LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Re-Digitalización final: The Doctor



The Doctor

Libros, Revistas, Intereses:
http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/

El Siglo XX:
http://el1900.blogspot.com.ar/

LA GUERRA DE LAS
MALVINAS

La Operación Rosario



Página 353: Infantes de Marina argentinos desembarcan del BDT "Cabo San Antonio". En recuadro, el contralmirante Busser, que comandó la operación anfibia, con sus oficiales de Estado Mayor, en momentos en que se completaba la toma de la capital malvinense.

La ocupación militar de las islas Malvinas por las fuerzas argentinas el 2 de abril de 1982, conmovió al mundo y sorprendió hondamente a la opinión internacional y, en primer lugar, a la inglesa, profundamente ignorante de los acontecimientos y realidades del lejano Atlántico sur.

No ocurría lo mismo con el gobierno británico, según lo muestra con todo detalle el "Informe Franks", elaborado en Londres para establecer responsabilidades por el episodio del 2 de abril.

El ministro Ridley le informa al canciller lord Carrington el 20 de julio de 1981, el contenido de las entrevistas mantenidas con el ministro de Relaciones Exteriores argntino, Oscar Camilión, alertándolo en términos explícitos: "...Si para principios de 1982 la Argentina llega a la conclusión de que el gobierno británico no podía o no quería negociar seriamente, probablemente hubiera actos de represalia: en primer lugar, mediante el retiro de las comunicaciones, el combustible y otras facilidades que proveía; *en segundo lugar mediante alguna forma de acción militar*". (Informe Franks, folio 96).

El gobierno argentino fue también significativamente inequívoco, utilizando un lenguaje ajeno a las ambigüedades de la práctica diplomática. Así, al culminar infructuosamente una serie de entrevistas con una delegación británica, el gobierno de Buenos Aires comunicó en Nueva York, en febrero de 1982, que se había tratado una propuesta argentina destinada a agilizar las negociaciones, concluyendo con palabras premonitorias: "Por lo demás, si eso no ocurriera (la pronta decisión de la disputa sobre el archipiélago), la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento de ese mecanismo diplomático y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses".

El 2 de abril: hecho práctico

¿Cuál fue la particularidad estricta (e histórica) del acto argentino del 2 de abril? Sólo una: el paso de las



reinvidicaciones, reclamos y quejas, sistemáticamente formuladas durante casi 150 años, al mundo de la acción práctica y de las realidades, convirtiendo en hechos lo expuesto y advertido reiteradamente en forma inequívoca.

Esta es la novedad absoluta de la recuperación argentina de las islas el 2 de abril: su carácter práctico, efectivo y conducente. Precisamente lo que los británicos no esperaban. Estaban advertidos de la "probabilidad" de un asalto argentino, sí; lo que no esperaban era su realización.

La inteligencia británica, señala el "Informe Franks", comunicó el 23 de marzo de 1982 que el gobierno argentino no tenía intenciones de invadir las islas, asegurando que "los argentinos tratarían de aumentar la temperatura, pero detendrían la operación antes de llegar al derramamiento de sangre". No era así: esta vez la Argentina había pasado a la acción; era la "Operación Rosario". El 23 de marzo por la mañana el comandante de operaciones navales, vicealmirante Juan José Lombardo, ordenó a sus subordinados, los comandantes de la Flota de Mar y de Infantería de Marina, contralmirante Gualter Allara y Carlos Busser, "acelerar el planeamiento de la operación en tal forma de estar listos a zarpar en el término de 48 a 72 horas". Hasta ese momento todo eran previsiones y se podía dar marcha atrás, como tantas otras veces.

"El tema de la captura de Malvinas –dice el contralmirante Busser– es un viejo problema que muchas veces se ha analizado en las escuelas de guerra y en los comandos como marco de ejercitaciones y estudios, de modo que para el espíritu de muchos, casi para el de todos, ésta era una más de esas tareas de planificación que, luego de finalizadas, van a descansar a un archivo". Esta vez no habría archivos, sino acción. Y el 28 de marzo se embarcaron las fuerzas militares cuya misión era recuperar las Malvinas, zarpando ese mismo día hacia el sur. Tres días después, el 31 de marzo, la armada de buques de transporte y navíos de guerra que la protegían, giró hacia el este rumbo a Puerto

Abajo: *Línea de LVTA 1 frente a la bahía, poco después del desembarco. En recuadro, infantes tomando posiciones en los primeros momentos de la ocupación. Los carros anfibios —a la derecha— cubren la zona del aeropuerto.*





Arriba: *Destructor misilístico ARA "Santísima Trinidad", buque desde donde se comandó la Operación Rosario. Es un Clase 42, construido en Inglaterra (similar al "Sheffield"). A bordo izaba su insignia el contralmirante Gualter Allara.*

Página opuesta: *El BDT "Cabo San Antonio" desprende sus lanchas de desembarco hacia la costa.* **Abajo:** *un lanchón de desembarco lleva infantes hacia la playa.*

Stanley, donde arribó en la noche del 1º de abril de 1982.

Conquista de Puerto Stanley: Triunfo de "Operación Rosario"

La noche era cerrada cuando comenzó el desembarco de las primeras fuerzas argentinas en las Malvinas: eran las 21.30 horas del 1º de abril, y las unidades de vanguardia, la Agrupación de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos, conducidos por el capitán Pedro J. Giachino que partían del destructor *Santísima Trinidad*.

"El 1º de abril, aproximadamente a las 21 horas, el *Santísima Trinidad* detuvo su marcha en la boca occidental de Bahía Enriqueta –dice el capitán de corbeta de IM Guillermo Sánchez Sabarots–. Allí comenzó la maniobra de arriado de los botes neumáticos que en número de 21 debían transportar a los Comandos Anfibios hacia la costa. La alta borda del buque y el fuerte oleaje residual del temporal que azotara la zona el día anterior, hacían difícil y peligrosa la maniobra". Una hora después llegó el primer hombre a tierra alcanzando la playa el último de los botes alrededor de las 23.30.

El destacamento se dividió en dos grupos: el más numeroso, al mando de Sánchez Sabarots, comenzó una larga y penosa marcha de 8 kilómetros hacia el cuartel de los Royal Marines en Moody Brook; el segundo, liderado por Giachino, buscó la casa del gobernador. La invasión argentina estaba en marcha.

¿Qué enfrentan las fuerzas argentinas? Ante todo un enemigo alerta: "Allara me informó –dice el contralmirante Busser– que se había perdido la sorpresa, que las autoridades británicas en las islas estaban alertadas, nos estaban esperando y en consecuencia, habían adoptado una serie de medidas de prevención y de defensa, que descartaban totalmente nuestra idea de lograr sorpresa táctica y hacían muy improbable conseguir el éxito sin combatir".

"En consecuencia –agrega Busser– (...) en lugar de los cuarenta y cuatro hombres que normalmente constituían la guarnición encontraríamos el doble de efectivos militares, es decir, alrededor de ochenta o noventa hombres". Y además la Falkland Island Defense Force (FIDF), organización de isleños con capacitación y adiestramiento militar.

El equipo de Sánchez Sabarots llegó a las 5.30 horas al cuartel de los Royal Marines en Moody Brook, capturarándolo de inmediato al comprobar que había sido desocupado. Poco después, a las 6.30 (la "hora H") comenzaron los disparos en la localidad: eran Giachino y sus hombres que asaltaban la casa del gobernador.

Giachino había desplegado sus hombres en abanico frente a la sede gubernamental; a su lado el teniente Diego Fernando García Quiroga, que domina el inglés: "Me pegué a Giachino –dice García Quiroga–; él me ordenó: hábleles. Hice una bocina con mis manos y con toda mi voz grité el mensaje: 'Mr. Hunt (gobernador británico), somos marines argentinos, la isla está tomada, los vehículos anfibios han desembarcado y vienen hacia aquí; hemos cortado su teléfono y le rogamos que salga de la casa solo, desarmado y con las manos sobre la cabeza, a fin de prevenir mayores desgracias. Le aseguro que su rango y dignidad, así como la de toda su familia, serán debidamente respetados".

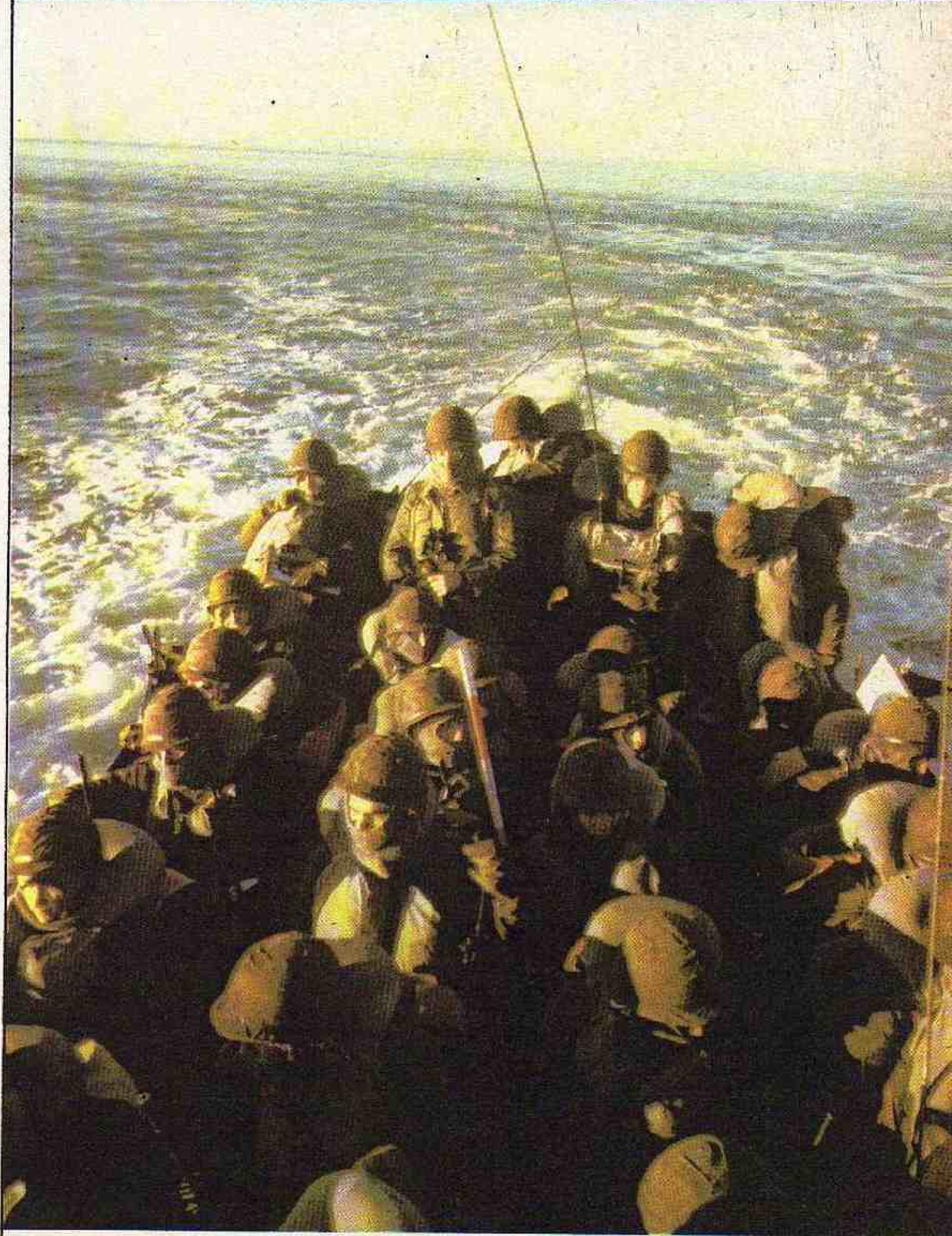
No hubo respuesta a la intimación de los marines

argentinos. Gardía Quiroga repitió el mensaje, sin resultado. Giachino decidió abreviar: "Tírele un granadazo", le ordenó a García Quiroga, quien lanzó una granada que explotó en el jardín. "Mr. Hunt is going to get out", dijeron desde adentro. Pasaron dos minutos y nada. Insistió García Quiroga; esta vez la respuesta fueron ráfagas de ametralladora.

"Jefe –le dijo García Quiroga a Giachino– si no entramos nos cocinan". "Sí, hay que entrar", afirmó Giachino; y de un salto llegó hasta la puerta de la gobernación, que fue derribada dando lugar a un largo pasillo; allí cayó Giachino al entrar, mortalmente herido, atrás cayó también el teniente García Quiroga. "Sentí que me arrancaban el brazo –dice García Quiroga–. Fue como un hachazo, luego un empujón leve, indoloro y fuego en el abdomen. Pensé en hablar, no sé qué dije, llamé a mi mujer y me caí contra un pequeño cobertizo contra el que se incrustaban las balas".

También el cabo enfermero Ernesto Urbina fue herido gravemente al socorrer a sus jefes. "Me encontraba cruzando fuego con el enemigo –dice Urbina– cuando escuché que alguien pedía un enfermero, llamándome por mi apellido; era el capitán Giachino (...) que estaba malherido. Tomé la decisión de ir". Allí fue herido Urbina: "Corrí tres o cuatro pasos –dice– y de pronto sentí un golpe a la altura de la cintura que me levantó en el aire y caí de espalda". Así pasaron tres horas, hasta que los heridos pudieron ser retirados.

El gobernador inglés, mientras tanto, había decidido parlamentar: se comunicó por radio con el destructor *Santísima Trinidad* y pidió encontrarse con el jefe de las fuerzas argentinas frente a la Iglesia Católica de Puerto Stanley. El contralmirante Busser aceptó la invitación y partió acompañado de los capitanes Roberto Roscoe y Oscar Monnereau, los tres desarmados. "En ese momento –cuenta Busser– se acercó el teniente coronel Seineldín ofreciéndose voluntario para ir conmigo. Con todo gusto hubiera deseado llevarlo a Seineldín, no sólo por él, sino porque siendo un oficial del Ejército hubiera querido que me acompañara. Pero Seineldín estaba vestido como un comando, con su cara pintajarreada de negro y con un chaleco cargado de granadas. Su aspecto era lo menos tranquilizador





que podía imaginarse. Le dije que por ese motivo no lo llevaba. El lo comprendió''.

Busser, Roscoe y Monnereau se dirigieron entonces a la casa del gobernador portando bandera blanca y acompañados, a mitad de camino, por el vicecomodoro Gilobert y el secretario general de la gobernación británica.

''Tuve una extraña sensación –dice Busser, al entrar en la residencia del representante de la Corona–, me parecía estar sentado en la butaca de un cine viendo una película con un tema colonial del imperio británico, una película del período colonial inglés en la India''.

Busser, Monnereau y Roscoe entraron en el despacho de Mr. Hunt, completamente desordenado por el combate y con las máquinas de cifrar y las claves destruidas. El gobernador se negó a darle la mano e intimó a Busser a abandonar las islas. ''No pude menos que admirar –dice Busser– la sangre fría que demostraba este hombre y el perfecto adiestramiento que tenía para estas situaciones de crisis''. Busser también fue preciso: ''Desembarcamos –dijo– en la misma forma en que ustedes lo hicieron en 1833, y mis órdenes son desalojarlo a usted y a las tropas británicas para restituir el territorio a la soberanía argentina''.

Hunt hizo un gesto de duda; miró luego a los mayores Norman y Noot de la Infantería de Marina inglesa y éstos asintieron. Hunt ordenó entonces la rendición de

Arriba: *Una sección de Infantería de Marina cubre el camino de acceso a la capital isleña, cuyas primeras casas se ven al fondo.*
Izquierda: *Desde un LVTA 1 de comando se ordena la operación de captura de los últimos focos de resistencia británica.*

las tropas británicas: la "Operación Rosario" había terminado con una victoria y las islas Malvinas volvían a la soberanía argentina luego de 150 años.

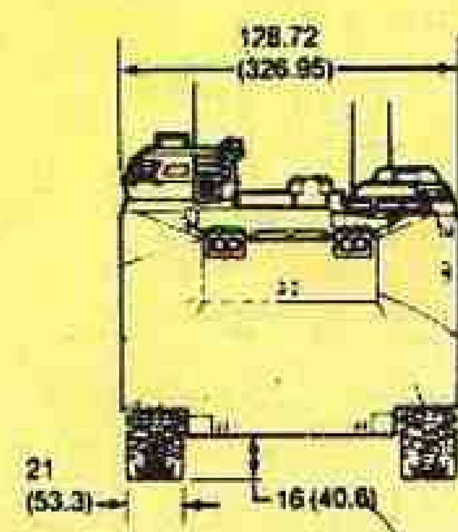
El capitán Giachino moriría poco después en el hospital de Puerto Stanley, ahora y también gracias a él Puerto Argentino. García Quiroga Urbina, en muy grave estado, fueron evacuados hacia territorio continental.

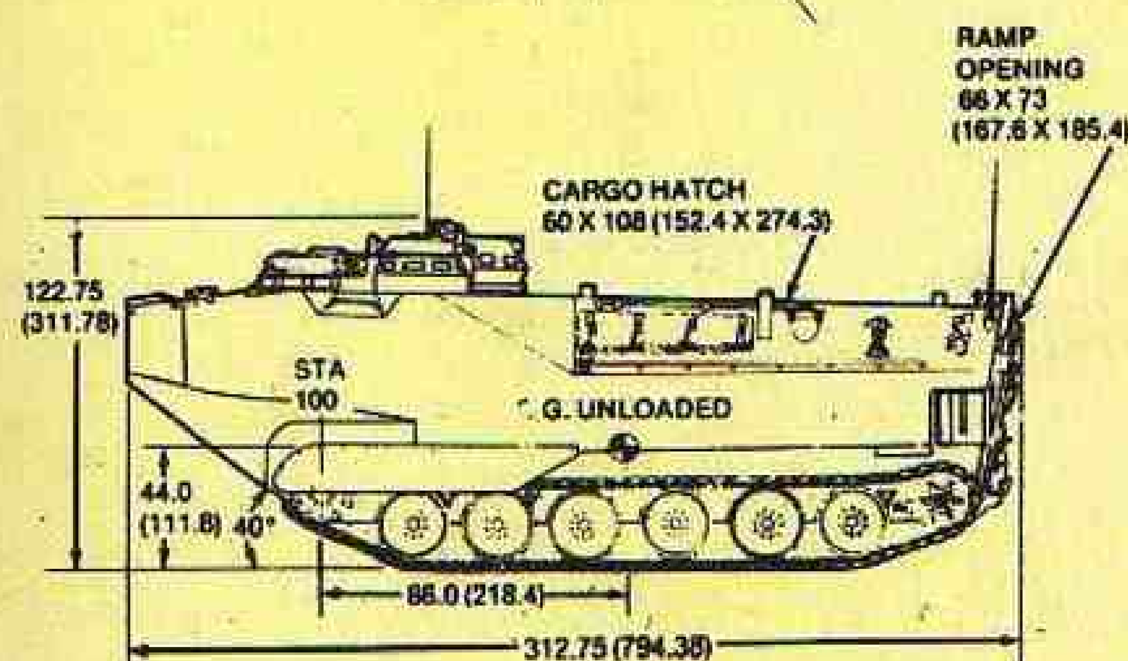
¿Qué es lo que sorprendió del 2 de abril en términos militares? La capacidad de autocontrol de las fuerzas argentinas; la esencia del poder militar le exige usar la violencia, no evitarla. Omitirla, en otros términos, lo obliga a ir en contra de su propia naturaleza, lo que significa un éxito de orden superior. "Creo que al gobernador Hunt lo convenció el hecho de encontrarse ante una clase muy especial de guerreros –dice el capitán Monnereau de la Infantería de Marina argentina–; (...) ellos sabían de nuestra superioridad y sin embargo nuestros soldados habían arriesgado sus vidas para recuperar lo que era nuestro sin ocasionar daños ni muertes al enemigo. *De esto no conozco antecedentes en ningún conflicto armado*".



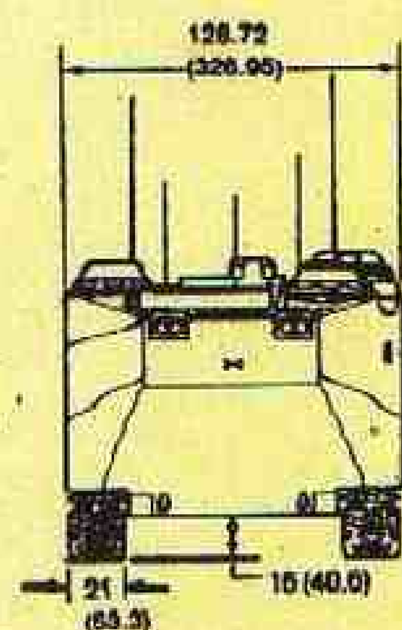
Los vehículos de desembarco ingresan en las calles del, hasta ese momento, Puerto Stanley. Todavía se combate en la residencia del gobernador y las armas están prontas.

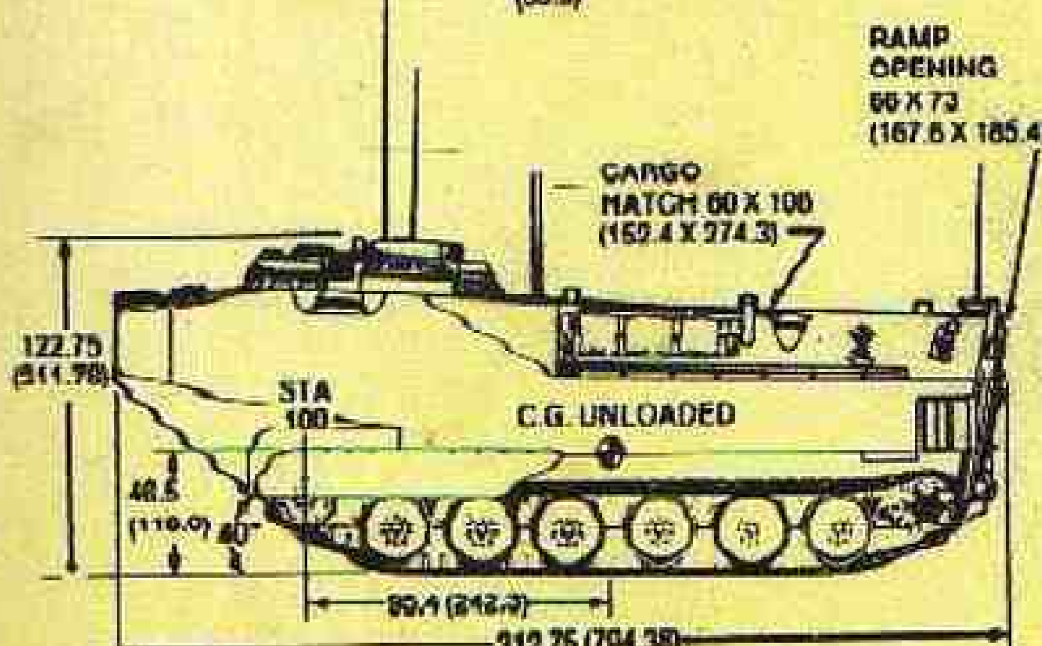
El vehículo anfibio LVTA1



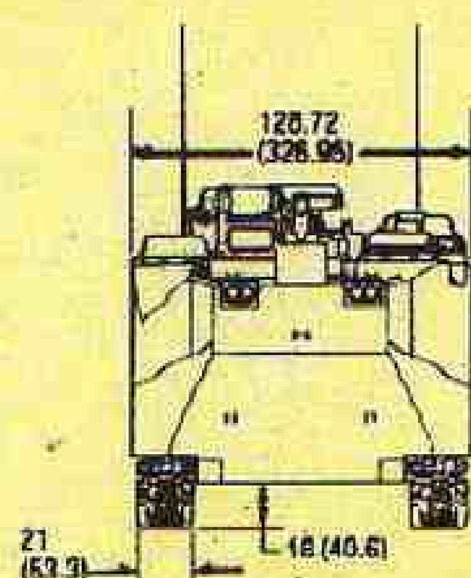


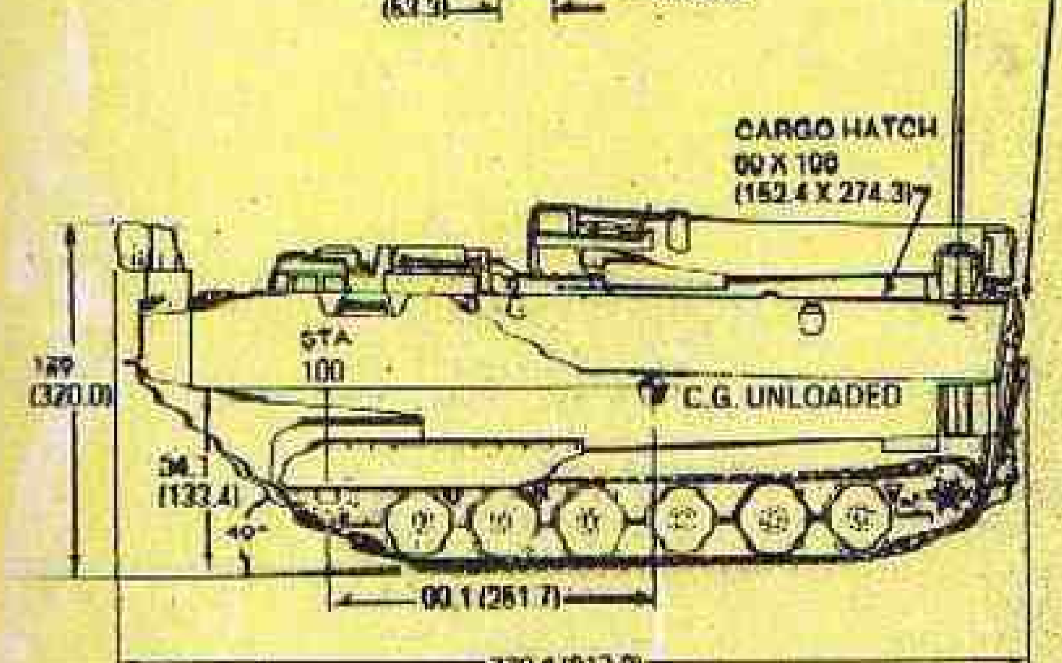
Perfil del LVTP7A 1, versión del vehículo de desembarco que transporta 25 hombres de combate o una carga de 4.536 kilogramos.





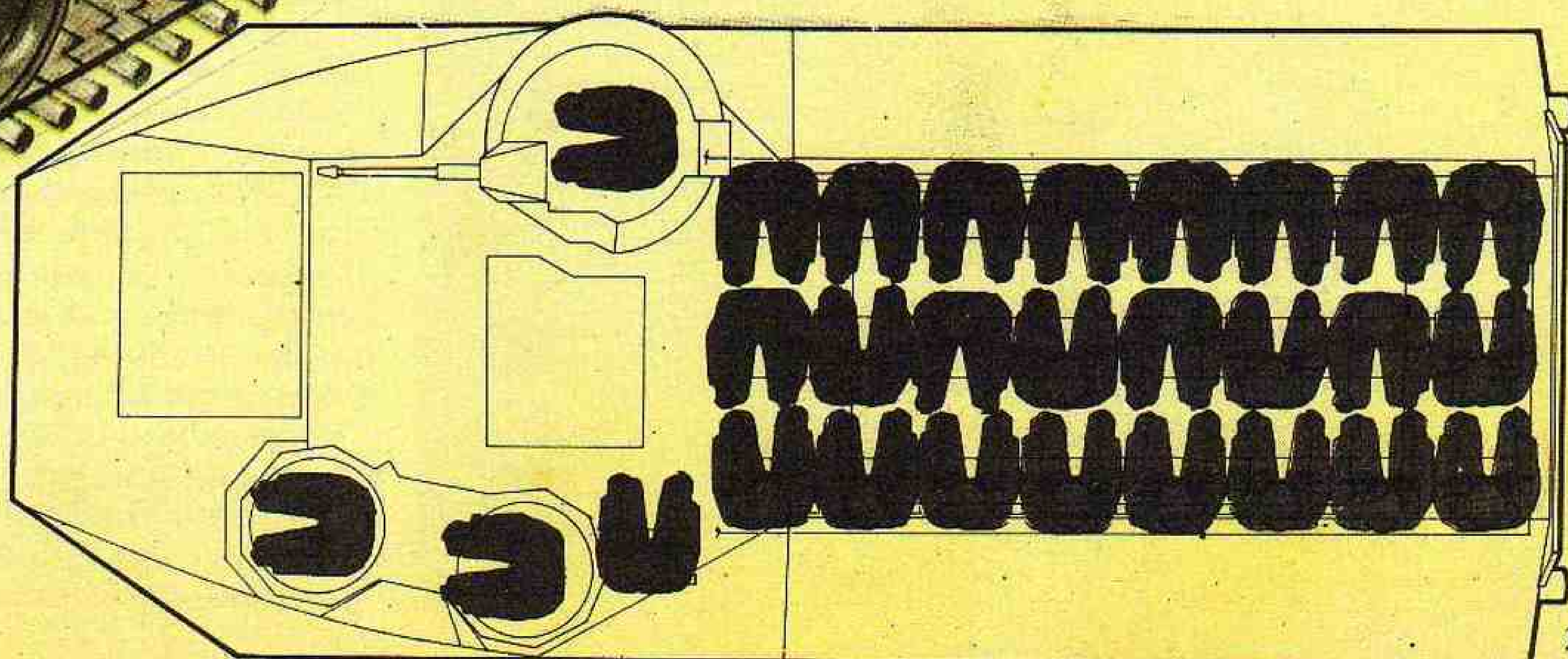
El LVTC7A 1, cuyo peso total con carga incluida es de 21.553 kilogramos y tiene, en navegación, 7 horas de autonomía

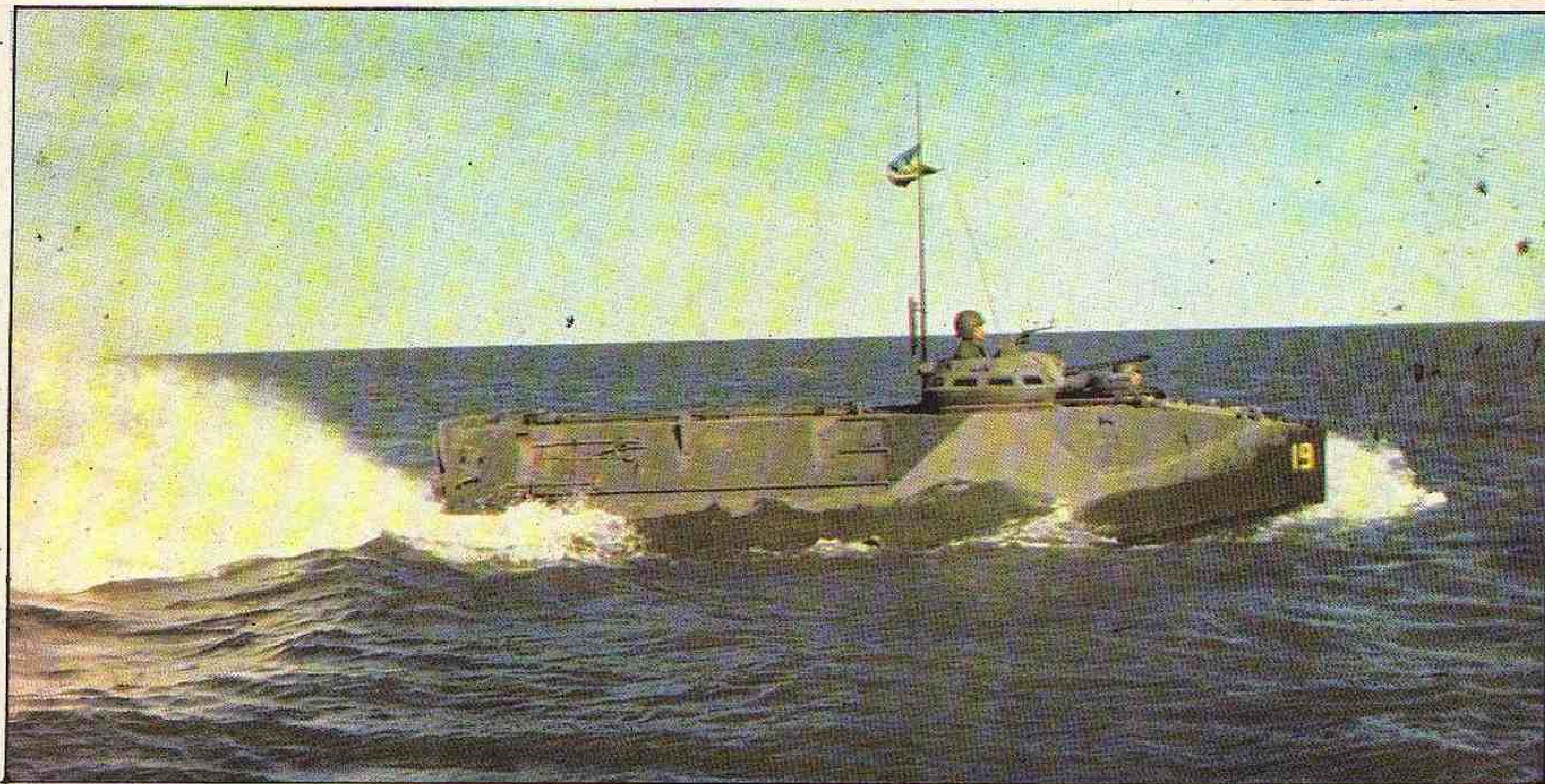




Versión LVTR7A 1, dedicada a la recuperación y auxilio de los vehículos anfibios de su clase. Equipado con grúa.

Corte visto desde arriba de un LVT7A 1, donde se aprecia la disposición de los 25 hombres de tropa y los tres tripulantes







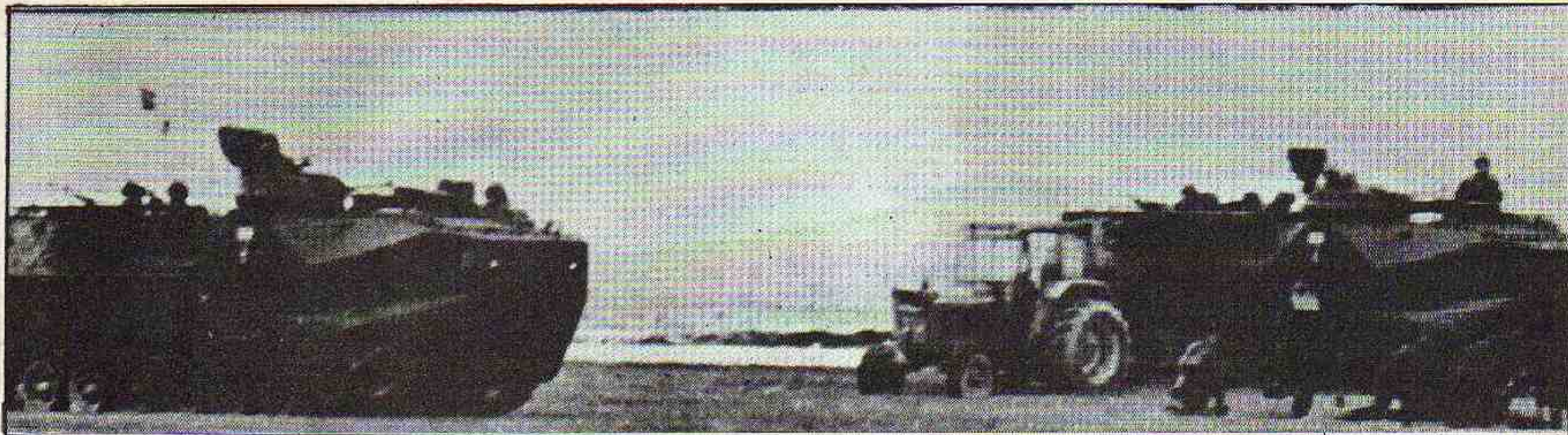
Arriba, un anfibio rumbo a la playa de desembarco. Abajo, a la izquierda, en uno de estos vehículos, se ve al entonces jefe del RI 25 teniente coronel Seineldín (con boina de comando) durante las operaciones del 2 de abril.

Las Fuerzas argentinas que desembarcaron en el archipiélago de las Malvinas emplearon, además de las unidades navales BDI y BDT, o buques de desembarco, vehículos de la llamada "Familia LVT", por Landing Vehicle Transport, (Vehículo de Desembarco y Transporte), modelo 7A1, en sus versiones TP (Transporte de Personal); TC (unidad de Comando) y TR (unidad de recuperación).

Sobre la versatilidad de la Familia LVT7A1 habla bien a las claras el hecho de que sobre un mismo casco se hayan logrado tres modelos paralelamente eficientes: el Vehículo de Comando LVTC7A1 y el Vehículo de Recupéración LVTR7A1 que se suman al Vehículo de Transporte de Personal LVTP7A1, que tienen una cantidad considerable de elementos comunes y en los que las mejoras que se introduzcan en uno son aplicables también a los otros. Tal es el caso de la nueva unidad auxiliar interna de energía. Desde luego, el Vehículo de Comando y el de Recuperación complementan la prestación de servicios del de Transporte de Personal.

El LVTC7A1 es el puesto móvil desde el cual un comandante puede controlar el "elemento maniobra" mediante la comunicación con otras unidades en operación y con los grupos de apoyo de fuego y logístico. Una dotación de nueve personas opera el sistema de comunicaciones, conducción y maniobra. Los radiotransmisores y demás equipos para ese propósito se han ubicado sobre la banda de estribor.

Por su parte, el LVTR7A1 es la unidad que permite la recuperación y mantenimiento de los otros dos vehículos mediante el tercer escalón, que opera directamente en el campo. El equipo principal incluye una grúa telescópica de comando hidráulico con una capa-



cidad de alzada de 6.000 libras (2.720 kg), un cabrestante de arrastre de hasta 30.000 libras (13.620 kg) y unidades eléctricas de soldadura y corte, además del herramental portátil para reparaciones y mantenimiento.

LVT7A1, ideado para tropas

Descripción general:

La familia de vehículos LVT7A1 es una versión mejorada de los vehículos anfibios de asalto LVT7, y está actualmente en operaciones en el Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos. La familia incluye el LVTP7A1 - Transporte de Personal, el LVTC7A1 - Vehículo de Comando y el LVTR7A1 - Vehículo de Recuperación. La División Equipamiento de la FMC lleva actualmente a cabo la modernización de los vehículos existentes bajo la supervisión del Comando Naval de Sistemas Marítimos de los Estados Unidos. Los vehículos proveen blindaje de protección, capacidad de comando, control y reparaciones mientras transportan tropas o cargas de buque a tierra, pudiendo hacer frente a rompientes de diez pies (unos 3 metros), a playas de difícil acceso y a terreno escabroso.

Compartimiento Tropa/Carga:

El LVTP7A1 puede transportar, con una dotación de tres personas, a 25 hombres de tropa equipados para el combate ó 10.000 libras (4.540 kilogramos) de carga. El puesto del conductor se halla adelante, sobre la banda de babor, adyacente al del comandante de la tropa, cuyo asiento elevado proporciona ahora una visión mejorada. Adelante, sobre la banda de estribor, cuenta con un puesto de fuego totalmente cerrado y electrificado, que también ha sido objeto de mejoras. La rampa hidráulicamente operada de popa, con una puerta integrada para el personal, abre hacia abajo para permitir rápido ingreso y salida. Para misiones de carga los asientos situados a cada lado del compartimiento se pliegan hacia abajo y contra la amura, y el del centro, desmontable, se estiba contra la banda de babor. Para el manipuleo de carga, se proporciona acceso fácil, ya sea mediante la rampa de popa o las grandes escotillas de la parte superior. Esos escotillones equilibrados permiten el embarque de tropas y de cargas a costado de buque, en el mar. El compartimiento de carga mide 13,5 pies de largo (4,12 metros); 6 pies de ancho (1,83 m) y 5,5 pies de alto (1,68 m), y es lo suficientemente amplio como para contener tambores de combustible, abastecimientos en palletes y equipos de apoyo.

Movilidad:

El diseño único del casco, tipo bote, y los poderosos propulsores acuáticos hacen de los LVT7A1 una familia de vehículos anfibios de alta movilidad. Pueden viajar por agua a razón de 8 millas (12,8 kilómetros) por hora, y hasta a 45 millas (72 km) en tierra. Las mejoras en la planta motriz, la suspensión, la propulsión acuática, los controles y el instrumental contribuyen a un funcionamiento más eficiente de estos vehículos.

Planta Motriz:

La fuente de potencia la suministra un motor diesel V-8, refrigerado por líquido y turbo cargado que funciona con diversidad de combustibles. Esa potencia llega a la transmisión automática FMCHS400-3A1 mediante un convertidor de torsión. La transmisión combina en una sola unidad las funciones de cambio de velocidades, dirección y frenado, y cuenta con cuatro marchas hacia adelante y dos hacia atrás. La dirección hidráulica permite un control inmediato y completo a todas las velocidades.

Suspensión:

La suspensión en este tipo de anfibios fue mejorada mediante nuevos amortiguadores más confiables y duraderos, y con el empleo de un sistema de suspensión de las orugas con un engranaje loco trasero elevado, y el agregado de dos amortiguadores suplementa-

Arriba: LVTP7A 1 de la Infantería de Marina en el recién capturado aeropuerto de Malvinas, el día de la recuperación de las islas. En la Armada Nacional, estos anfibios son llamados VAO, por vehículo Anfibio en Orugas. En la foto de abajo, observa a otro de éstos, con rampa posterior abierta, junto al cual se encuentran oficiales que participaron del desembarco de 1982.





En los primeros momentos de la operación anfibia realizada en Malvinas, estos vehículos fueron esenciales. Su aptitud para el desembarco y la prosecución de las operaciones ya en tierra, permitió asegurar el objetivo de manera incostestable.

rios. Los montajes concéntricos de barras de torsión y tubos permiten viajar más por carretera que los sistemas convencionales de barras de torsión y una travesía más suave para las tropas cuando se atraviesa terreno abrupto. Las zapatas de acero forjado de las orugas, con bujes de goma, cuentan con bandas recambiables, también de goma, en sus superficies de contacto con el camino. El mantenimiento se simplificó mediante ajustadores hidráulicos de las orugas y mirillas de cristal para inspección de las mazas.

Propulsión acuática:

Dos bombas eyectoras de agua de un régimen de 14.000 galones por minuto (unos 53.000 litros), situadas a ambos lados de la popa y operadas por ejes conectados con cajas de engranajes en ángulo recto, extraen agua mediante una toma situada por encima de cada oruga y la eyectan por la parte trasera del vehículo. Deflectores controlados por el conductor, situados en la parte trasera de cada unidad, derivan la corriente o chorro de agua ya sea para dirección, frenado o marcha atrás. También las orugas pueden ser empleadas para la propulsión acuática, conjuntamente con las corrientes de agua o por separado.

Controles e Instrumental

Un volante de dirección de dos posiciones permite al conductor operar ya sea desde posición elevada, con la escotilla abierta, o desde una inferior con la escotilla cerrada.

El nuevo panel de instrumentos permite al conductor una fácil lectura de las siguientes informaciones: temperatura y presión de aceite del motor y la transmisión; temperatura del refrigerante; condición del filtro de aire, nivel de combustible y carga de la batería. Los sistemas de prevención incluyen señales de alarma luminosas y auditivas.

Capacidad de supervivencia:

Además del casco de aluminio blindado, otras mejoras fueron agregadas para aumentar la capacidad de supervivencia del vehículo. Una de ellas es un sistema generador de cortinas de humo que aprovecha el combustible de la unidad para producir una cubierta protectora, ya sea en tierra o en el agua. Consiste en la inyección de combustible en el múltiple de escape, justo encima del turbocargador, y el humo que se produce es descargado a través del propio escape. Un dispositivo de control asegura que solamente se pueda producir humo cuando es imposible que ocurra un incendio en el escape. Los controles de producción de humo son accesible tanto para el comandante como para el conductor del vehículo. Existe asimismo una posibilidad adicional de crear cortinas de humo desde la posición del artillero en los LVTP7A1, desde la cual se pueden disparar simultáneamente ocho granadas fumígenas que crean una cortina rápidamente. El tanque de combustible no integrado del LVT7A1 es menos susceptible de sufrir daños debidos a flexiones del casco, que la célula de combustible integrada de los LVT7.

Poder de fuego:

Los LVTP7A1 están equipados con una ametralladora calibre .50 (12,7 mm), montada en una torreta giratoria de 360 grados. Ese puesto de artillero, cerrado, es controlado mediante un sistema de mando totalmente electrificado, tanto para el ángulo de rotación de la torreta como para el de elevación de la ametralladora. El arma puede ser cargada y servida desde el interior del vehículo, pero el pañol de municiones, los conductos de alimentación y el emplazamiento de la pieza quedan aislados.

Los gases novicos causados por los disparos del arma son expelidos, junto con los cartuchos vacíos, hacia el exterior del vehículo. La mira de la ametralladora incluye unidad eléctrica de puntería y un sistema óptico de ocho aumentos.

Otras mejoras:

- Dispositivo de visión nocturna para la conducción, que proporciona una vista directa del terreno durante operaciones en oscuridad total.
- Nuevo sistema de ventilación que proporciona aire renovado más fresco y seco para la tropa y para la aspiración del motor.
- Estancamiento y pleno drenaje perfeccionados, para derivar más completamente hacia las bombas de sentina el agua que eventualmente pueda penetrar en el vehículo mientras opera en el mar.

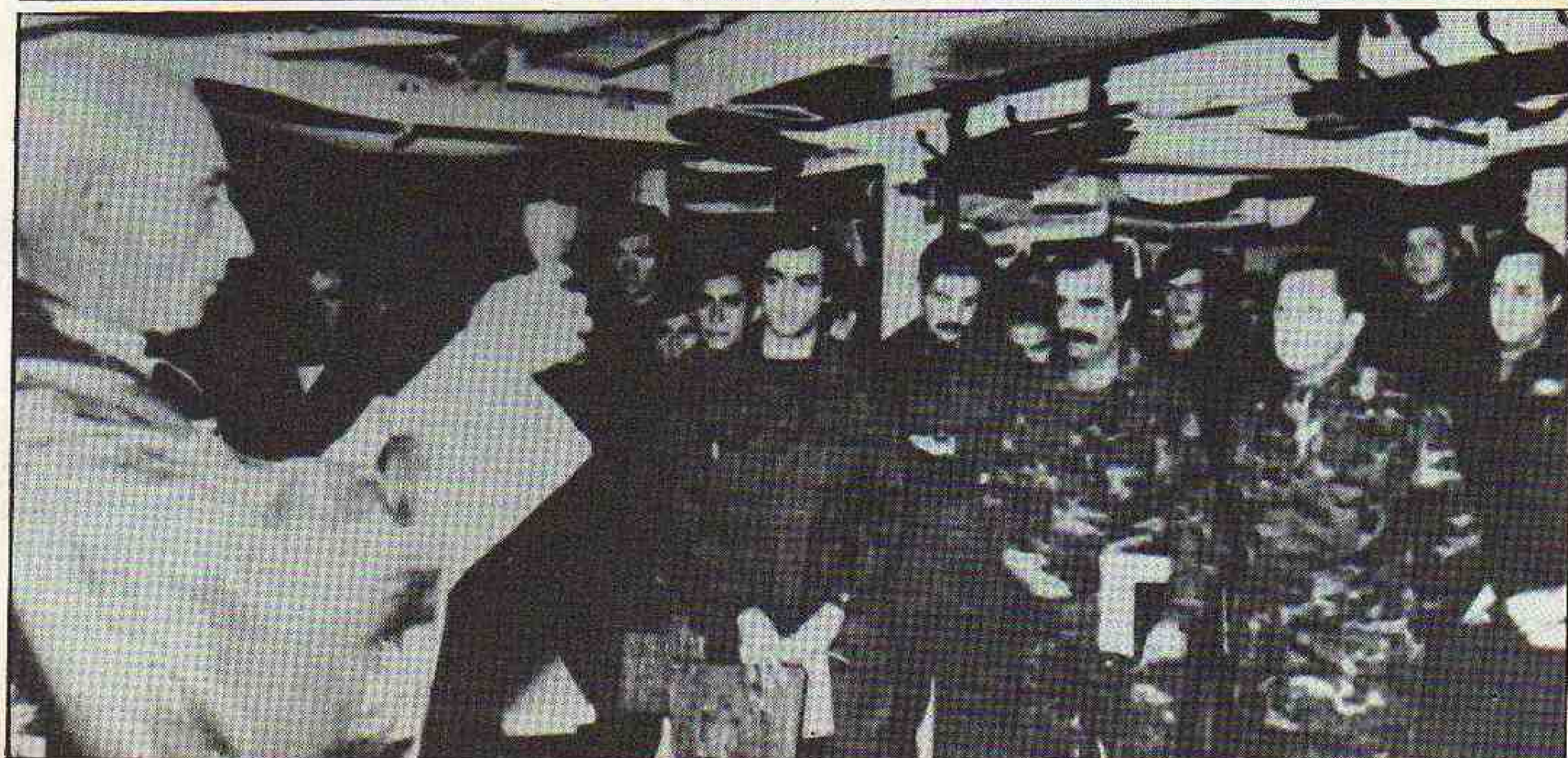
Cómo se concibió el desembarco

El almirante Gualter Allara se desempeñaba como comandante de la Flota de Mar de la Armada de la República Argentina, en el momento en que la Junta Militar gobernante decidió la toma de las Islas Malvinas. A tal efecto se le encomendó el mando de la Fuerza de Tareas Anfibia que debía efectuar la operación de desembarco en el archipiélago. La siguiente es su descripción de los hechos, tal como ocurrieron, totalmente profesional y desapasionada.

"Hacia mediados de febrero (de 1982) se había finalizado, por parte de un comité de planificación, que había ordenado la Junta Militar y que estaba integrado por el general García, el almirante Lombardo y el brigadier Plesel, y con el cual nosotros colaboramos, la tarea de elaborar un plan para la recuperación de las Malvinas, que hasta esa fecha era de carácter preventivo y no tenía ninguna fecha probable de ejecución", comenzó el almirante Allara.

En esa oportunidad, el plan fijaba que la operación de toma de las islas ateniéndose al grado de adiestramiento de la Fuerza, ya que se estaba a comienzo de año, sólo se podía llevar a cabo a partir de los primeros días de julio. Eso era lo que se había decidido, y que se elevó a la Junta Militar, la que había elaborado un plan que, hasta ese momento era de carácter absolutamente tentativo hasta donde la Marina tenía conocimiento, y sin fecha de ejecución.





1º de abril de 1982, hora 18.00: el comandante del ARA "Cabo San Antonio", capitán Acuña, lee por los altavoces del buque el mensaje del Comandante de Operaciones Navales comunicando la misión. Abajo: más tarde, se efectuó un oficio religioso a bordo.

Hacia principios de marzo, cuando se produce el hecho de las Georgias, la situación política se empieza a acelerar y, en un momento dado la Junta Militar toma la decisión de ejecutar la operación de toma de las islas. Hubo una consulta, por supuesto, con los comandos acerca de si estábamos en condiciones de ejecutar la operación, y se llegó a una conclusión afirmativa. Por supuesto, con todas las limitaciones que imponía el escaso grado de preparación de la Fuerza, habitual a comienzos de año.

En el caso de la Flota de Mar sólo se había desarrollado una etapa de adiestramiento de unos diez días, durante el mes de marzo, una primera etapa que se hace todos los años y que tiene por objeto que el personal nuevo de los buques tome conocimiento de los elementos que tiene que operar, se ajusten las funciones internas en los buques y se pongan a punto todos los sistemas.

Fue así que en función de la orden de la Junta Militar se constituyó la Fuerza Anfibia de Tareas que iba a ejecutar la operación de toma de las Malvinas, operación que en términos simples se define como "un traslado por mar hasta el objetivo y un desembarco de tropas de infantería de marina que ejecuta la operación en tierra".

"Yo fui designado comandante de esa Fuerza de Tareas Anfibia", dice el almirante Allara, "en la cual el almirante Busser comandaba las fuerzas de desembarco. Se incluyó además un componente del ejército, que tenía, dentro del plan original, la misión de tomar la casa del gobernador, una operación helitransportada que debía ser simultánea con el desembarco".

"La tropa de ejército, que era el batallón 25 de infantería, cuyo jefe era el coronel Seineldin, se embarcó en el "San Antonio" junto con el grueso de la tropa de la infantería de marina, mientras que los helicópteros iban en el rompehielos "Irizar". Luego, debido a un accidente, hubo necesidad de hacer un cambio sobre la marcha. Entonces, se constituyó la Fuerza, se embarcaron todos los efectivos ajenos a los buques de la Flota, y la Fuerza zarpó el 28 de marzo".

Iba embarcado, asimismo, al Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), que luego se designó Teatro de Operaciones Atlántico Sur (TOAS), que era el general García, en esos momentos comandante del V° Cuerpo de Ejército, quien viajó hasta las islas en la nave insignia.

Desde el mismo momento de la partida, la Flota pasó por un sinnúmero de vicisitudes, especialmente de orden meteorológico, ya que hubo muy mal tiempo. En principio, la orden era de ejecutar la operación el primero de abril, y dadas las órdenes perentorias existentes de no causar en lo posible daños personales ni materiales a los civiles y militares que se hallaban en Malvinas, el factor sorpresa pasó a ser un elemento vital. Por ello, se decidió hacerla a la madrugada, con las primeras luces, de manera que cuando la ciudad –Puerto Argentino– despertara, ya estuviera concretado el desembarco.

Pero, las malas condiciones meteorológicas demoraron la ejecución y se creó la necesidad de efectuar un replanteo de los planes en plena navegación, lo que según recuerda el almirante Allara, implicó cambiar la fecha para el 2 de abril e inclusive variar la derrota trazada para la aproximación a las Malvinas.

El plan original preveía la aproximación por el Sur y, de acuerdo a él, la Flota debía navegar en forma paralela y lo más próxima posible a la costa argentina para mantener la sorpresa, hasta la altura de la Isla de los Estados, desde donde debía virar hacia el Este y el Norte para llegar a Puerto Argentino.



A bordo del buque de desembarco "Cabo San Antonio", oficiales que conducirán el desembarco del 2 de abril en Malvinas ultiman detalles de la operación. En la sala, enmarcada por mapas y fotografías de los últimos reconocimientos aéreos, –de izq. a der.–: los capitanes de infantería de marina Oscar Monnereau, y Miguel Carlos Pita, al capitán Alfredo Weinstabl –comando anfibio– y teniente coronel Mohammed Alí Seineldín, semioculto tras el capitán de corbeta Hugo Santillán.

Sin embargo, la conciencia de la demora y el conocimiento de la urgencia que tenía la Junta Militar en Buenos Aires de que la operación se llevara a cabo, hizo que ese plan se cambiara y se decidiera efectuar la aproximación por el Norte, con lo que se recuperó prácticamente un día de navegación.

Precisamente durante el último día de la travesía el secreto mantenido hasta ese momento en Buenos Aires fue vulnerado, y se produjeron declaraciones públicas y otros hechos que hicieron perder la sorpresa, y que concluyeron por crear en los habitantes de las Malvinas el convencimiento de que "algo estaba por pasar". Naturalmente tomaron una serie de medidas preventivas que anularon la sorpresa.

"Afortunadamente para nosotros", recordó el almirante Allara, "creyeron que la operación iba a ser de tipo aerotransportado y por esa razón dedicaron todos sus esfuerzos a bloquear e inutilizar la pista del aeropuerto para evitar el aterrizaje de aviones".

Pero también resultó que la Fuerza de Tareas había sido detectada desde la tarde anterior al desembarco y ello asimismo obligó a cambiar una serie de operaciones menores conexas con la principal. Entre ellas se contaba –aún pese al accidente que inutilizó totalmente a uno de los helicópteros "Puma" del ejército– el operativo de captura de la casa del gobernador, para el cual las tropas debían ser transportadas por ese medio.

Las Fuerzas del ejército que debían ejecutar ese operativo fueron entonces asignadas a la misión de custodiar y retener el aeropuerto.

No obstante, tal como estaba previsto, en la noche del primero de abril el buque "Santísima Trinidad" desembarcó ochenta comandos tácticos, hombres especializados en la infantería de marina, por detrás de Puerto Argentino, en el área conocida como Puerto Enriqueta.

El "Santísima Trinidad" que en ese momento era el buque insignia del almirante Allara, se introdujo en el puerto en plena oscuridad por el estrecho canal de entrada, lanzó sus botes de goma y desembarcó los ochenta comandos tácticos, cuya misión era bloquear el cuartel de los infantes de marina británicos e impedir eventualmente su partida hacia Puerto Argentino al producirse el desembarco.

Según se sabría más tarde, esa tropa británica no se hallaba en sus cuarteles sino que, al quebrarse la sor-



Los tres jefes militares que condujeron la Operación Rosario. De izquierda a derecha: el contralmirante Carlos Busser –jefe del desembarco–; el general García titular del V Cuerpo de Ejército y la frente del Teatro de Operaciones Malvinas; y el contralmirante Gualter Allara, comandante de la Flota de Mar.

presa la tarde anterior, habían sido desplegados en la capital malvinense. Sin embargo, esa posibilidad había sido prevista y los comandos tenían, en ese caso, la misión de atacar Puerto Argentino por la retaguardia, creando un segundo frente.

Asimismo, se había planeado una operación colateral, en la que buzos tácticos transportados por un submarino, debían apoderarse del faro de Puerto Argentino. La misma era importante por cuanto el faro tenía guardia permanente y disponía de un sistema de alarma y comunicación, mediante el cual podía detectar antes de lo conveniente el operativo de desembarco. Pero la parte más importante a cargo de los buzos era la marcación de la zona de desembarco en la playa.

Finalmente, como la sorpresa se había perdido no tenía ningún sentido tomar el faro, cuya guardia por otra parte ya había sido reforzada y se corría el riesgo de que se entablara un combate en el que podrían experimentar bajas innecesarias, los buzos se dirigieron directamente a marcar las playas.

Finalmente, a las 7,30 de la mañana se produjo el desembarco del grueso de las tropas de infantería de marina y de ejército, iniciándose a partir de ese momento las operaciones en tierra, que se desarrollaron con éxito y prácticamente sin combates, excepto el que se produjo en la residencia del gobernador, donde pereció el capitán Giachino y resultaron heridos, el teniente García Quiroga y el suboficial Urbina.

Cabe señalar que en algunos casos esta operación de desembarco y captura fue criticada, aduciéndose que fue excesiva la cantidad de fuerzas empleadas en ella. Pero se debe tener en cuenta –y en ello puso énfasis el almirante Allara– que la imposición de que fuera incruenta obligó a proceder así, poniendo sobre el objetivo, en un momento dado, un número tal de tropas que disuadiera tanto a los militares como a la especie de ejército territorial de isleños, de intentar una resistencia que podía ser tan inútil como cruenta.

Efectivamente, se consiguió ese fin, por cuanto el gobernador rindió las islas en cuanto tuvo conocimiento cabal de la importancia de las fuerzas que lo rodeaban, y de que cualquier clase de resistencia que se intentara resultaba carente de sentido.

Una complicación adicional, que empero no llegó a constituir un problema, fue que en ese momento en Malvinas había doble número de tropas de la infantería de marina británica, ya que se hallaban presentes la dotación relevada, que aún no había partido, y la que había llegado para tomar servicio. Pero ni aun sumadas podían causar un desequilibrio ni constituir un peligro para la operación.

Producida la toma de las islas, los buques de la Fuerza de Tareas Anfibia colaboraron en la captura de los otros objetivos en el archipiélago, para lo cual había tropas del ejército que arribaron en la misma mañana del 2 de abril por medios aéreos después de que se despejó el aeropuerto, y se comenzó a hacer la transferencia –tal como establecía el plan– de las tropas de infantería de marina que habían tomado los objetivos a las fuerzas de ejército que debían permanecer en las islas.

El mismo día 2, por la tarde, prácticamente toda la tropa de infantería de marina había sido reagrupada y partía de regreso al continente. Una de las razones de ese relevo inmediato fue la grave falta de alojamiento en Malvinas, de modo que en los mismos aviones que traían soldados del ejército partían infantes de marina, mientras que sus equipos eran embarcados en el BDT "Cabo San Antonio".

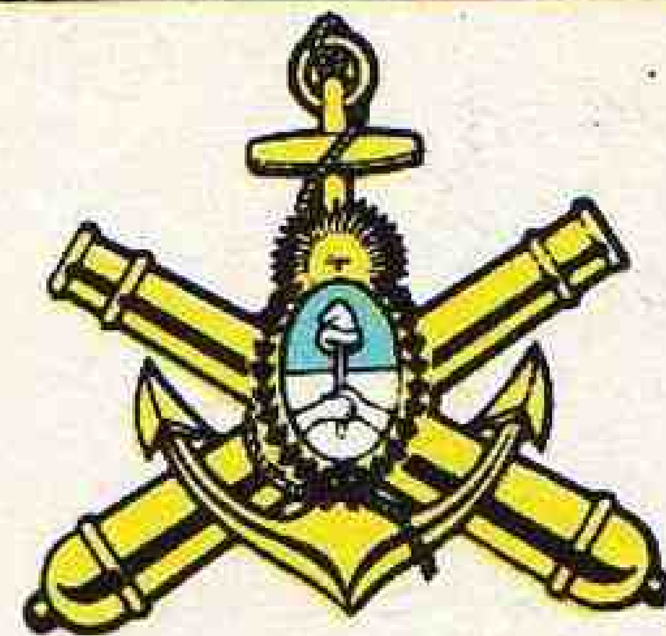
Las unidades de la Fuerza de Tareas Anfibia permanecieron en Malvinas hasta el día 5, dando apoyo entre otras cosas, al aeropuerto y tiempo a la Fuerza Aérea para instalar sus propios equipos de seguridad, por ejemplo de radar, y ayudando al ejército en la ocupación de la isla Soledad.

A partir de ese día los buques fueron regresando a sus bases en forma individual, no conjunta, porque ya en ese momento se presumía la presencia de submarinos enemigos en el área y, teniendo el comandante en jefe la noción exacta de la imposibilidad de defenderse en forma efectiva en caso de ataque por parte de un sumergible nuclear, se les ordenó hacerlo así.

La Fuerza de Tareas al mando del almirante Allara llegó a Puerto Belgrano el 6 de abril, día en que el jefe naval recibió la orden del almirante Lombardo de comenzar a planificar la defensa naval de las islas ante el ataque británico que anticipaba.



Infantería de Marina



Si bien existen antecedentes de acciones típicas de infantería de marina en las guerras de la Independencia, como los desembarcos del Ejército Libertador en el Perú (el Callao, por ejemplo), el nacimiento de este cuerpo se produce recién en noviembre de 1879, con un decreto firmado por Nicolás Avellaneda y Carlos Pellegrini. En él se dispone la creación de un cuerpo de Artillería de la Armada dependiente de la Comandancia General de Marina.

La historia del cuerpo de infantería de Marina se entrecorta constantemente mostrando la creación y desaparición de distintas unidades de infantería Artillería y de Infantería de Marina, que en muchos casos coexisten en forma simultánea. Pese a que eran conducidas independientemente unas de otras, ambas ramas estaban imbuidas del mismo espíritu.

En 1884, para la campaña del Chaco, se envía el primer batallón del Regimiento de Infantería de Marina, que ocupa el territorio del Chaco Austral, en su mayor parte dominado por salvajes. Allí instalan el hoy Fortín General Belgrano. Armas novedosas para la época estuvieron en las manos de estos infantes, como la ametralladora Maxim y el cañón de costas Krupp de 240 mm.

Luego de una temeraria participación durante los hechos de la revolución del 90, el entonces llamado Regimiento Artillería de Costas pasa a llamarse Regimiento 3 de Artillería Ligera (julio de 1890). Con las tropas que guarnecían la isla Martín García y nuevo personal, se organiza nuevamente, en 1892, un batallón de Artillería de Marina. Pero fue recién un año después que fue creado un Batallón de Infantería de Marina propiamente dicho. Sus primeras maniobras se realizaron entre Maldonado e Isla Gorriti.


Una de las realizaciones vitales para el ejercicio de la soberanía argentina en el sur, concretadas por la Infantería de Marina, fue el tendido de una cadena de faros y semáforos desde Buenos Aires hasta el más remoto extremo patagónico, conectándolos entre sí por medio de una línea telegráfica. En 1905, el Ministerio de Marina resolvió cambiar la estructura del Regimiento de Artillería de Costas, que se transformó en un organismo de la Armada.

Asimismo dispuso reintegrar al Ejército, de donde provenían, a los jefes y oficiales, sustituyéndolos por jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada. Fue en ese momento en que la tropa comenzó a usar uniforme de marinero.

Hasta 1935, aproximadamente, la actualización se había demorado demasiado, pero a partir de entonces se comienza a desarrollar un plan que encuentra su punto inicial con la instalación del primer destacamento en el puerto de Río Gallegos, en la provincia de Santa Cruz.

En 1968 se creó el Comando de Infantería de Marina, con su denominación actual. Su asiento principal se encuentra en Baterías, (Base Naval Puerto Belgrano) y sus componentes, con unidades diseminadas a lo largo de nuestro litoral Atlántico son: Brigada de I.M. N° 1: Batallón Comando: Batallones de I.M. N° 1, N° 2, N° 3, N° 4 y N° 5; Batallón de Artillería de Campaña N° 1; Batallón de Apoyo Logístico: Fuerza de I.M. N° 1: Batallón Comando y Apoyo Logístico; Fuerza de Apoyo Anfibio: Batallón de Vehículos Anfibios; Batallón de Comunicaciones N° 1; Batallón de Artillería Antiaérea; y Agrupación de Comandos Anfibios.


OCEANO ATLANTICO SUR
Mar Argentino
HMS "HERMES"
BAHIA DEL ACEITE
BAHIA SUCIA
HMS "ANTELOPE"
HMS "ARDENT"
Rincon del Moro
Douglas Inleat
Cerro Bombilla 198 m
Puerto San Carlos
Tercer Corral
Establ San Carlos
San Salvador
PENINSULA DE SAN LUIS
Estbl. Rincon Grande
Establ. Pto. Johnson
Establ. Puerto Luis
MARAVILLA
Teal Inleat
Cerro Malo 201 mts
BAHIA DE LA ANUNCIACION
Cerro Vernet 372 mts
Cerro Kent 453 mts
Dos Hermanas
Hostigamiento aeronaval
Puerto Argentino
Bluff Cove
Intento de desembarco
Fitz Roy
PUERTO AGRADABLE
RADA AGRADABLE
ESTRECHO SAN CARLOS
Cerro Alberdi 690 mts
ISLA SOLEDAD
Monte Rivadavia 627 mts
Darwin
Pradera del Ganso
Laguna Isla
PUNTA FOX
SENO CHOISSEUL
ISLA BOUGAINVILLE
Naves británicas
Tropas británicas
Incursiones de comandos argentinos
Tropas argentinas
Líneas de avance británico
Ataques aéreos argentinos
Mapa de Alejandro Malofiej
Mar Argentino
LA GUERRA DE LAS MALVINAS
© Ediciones Fernández Reguera
HMS "SHEFFIELD"

La fuerza colonial sufre un traspié

Manos arriba, las armas entregadas y un aire de entre sorpresa y disgusto, los marines del Naval Party 8901 y los integrantes de la Falkland Island Defense Force fueron mostrando sus caras todavía pintarrajeadas para la resistencia que no duró. Los infantes de marina argentinos los reunieron en pequeños grupos, para después concentrarlos según los planes del desembarco que se estaban cumpliendo a la perfección. Al mediodía del 2 de abril, la situación estaba completamente en manos argentinas...





Arriba: Comandos Anfibios argentinos custodian a un grupo de prisioneros británicos, en tanto su armamento —foto abajo— va quedando reunido sobre el pavimento del Ross Road, la costanera de la capital malvinense.

El secreto que protegió a la operación del desembarco argentino en Malvinas fue tan absoluto en su fase de planificación y aún en la temprana ejecución, que los comandos anfibios, buzos tácticos e infantes de marina, que junto con elementos del Ejército y de la Fuerza Aérea tuvieron la misión de concretarla, sólo se enteraron de ella cuando ya estaban lanzados a cumplirla. Las tropas de élite que media hora antes de la medianoche del 1 al 2 de abril fueron dejadas en suelo malvinero, habían sido informadas la tarde anterior cuando por los altavoces de los barcos de la flota de desembarco, se les leyó la orden del Comandante de Operaciones Navales. Recién entonces supieron que reconquistarían las Malvinas y a partir de ese momento no quedó otra cosa que pensar que en cumplir las órdenes. Era un buen plan y así se ejecutó.

Sincronización

A la misma hora en que los hombres embarcados se enteraban del destino que la historia les tenía reservado, en la I Brigada Aérea de El Palomar había otros, los pilotos del Comando Aéreo de Transporte, que asistían al más emocionante "briefing" de su carrera profesional. Se les enteraba de que en un par de horas deberían despegar rumbo al sur, para operar desde Comodoro Rivadavia en apoyo del desembarco que significaba una virtual declaración de guerra a Gran Bretaña. Luego, cuando el estruendo de los motores Allyson de los Hércules llegó al máximo y soltando los frenos comenzaron a deslizarse por la pista, supieron que la suerte estaba echada. Después de 150 años de reclamos y oratoria diplomática, los argentinos iban a hacer algo concreto por recuperar las Islas Malvinas.

Los comandos anfibios iniciaron su marcha desde la desolada costa de Port Harriet, donde tocaron tierra, hacia su propio objetivo: el cuartel de los Royal Marines, situado a 4 kilómetros de distancia, en Moody Brook (arroyo Moody, llamado así por los kelpers en memoria de un antiguo gobernador colonial). Tres horas después, amparados en la cerrazón nocturna, los buzos tácticos desembarcaban en Pembroke (Cabo San Felipe, en las cartas náuticas argentinas) en cuyas

¿Fantochada o último gesto de soberbia colonial? El gobernador inglés de las islas, Rex Hunt, se puso su traje de gala para partir. Abajo: no hubo trompetas en su despedida sino un alicaído grupo de británicos que se entregaban prisioneros.





Se formaliza la rendición en la casa que ocupaba el gobernador Rex Hunt. Este se ve al centro de la foto —con corbata—: a su lado, el marinero argentino que ofició de intérprete y a la derecha el general Osvaldo García. Asisten a la escena el contralmirante Busser y otros oficiales argentinos.

cercanías los había dejado el submarino ARA *Santa Fe*. Más tarde, desde el BDT *Cabo San Antonio* partieron los vehículos anfibios que pusieron en la playa a los hombres del BIM 2 y a una sección de tiradores del RI 25, cuya misión esencial era tomar el aeropuerto y avanzar hacia los principales objetivos de Puerto Stanley.

Tiros en la noche

La noche se pobló de estampidos de armas de fuego cuando los comandos anfibios alcanzaron las barracas de Moody Brook y efectuaron disparos intimidatorios para apresurar la rendición de sus presuntos ocupantes, los marines británicos. Pero estos no se encontraban ya allí puesto que, alertados sobre la inminente invasión habían tomado posiciones en los lugares más probables de desembarco y en la misma casa del gobernador inglés, con el propósito de intentar una defensa.

Mientras las fuerzas argentinas se apoderaban del aeropuerto y procedían a despejarlo de obstáculos, en los mismos jardines de la residencia de Mr. Hunt se desarrollaba el primer choque armado entre la fracción de esos comandos, liderada por el capitán de corbeta de Infantería de Marina Pedro Eduardo Giachino, y los defensores británicos. Allí cayó mortalmente herido Giachino, quien sería la única víctima fatal de la jornada. Hasta en ese aspecto los planes de la Operación Rosario se cumplieron meticulosamente, puesto que era principal consigna impartida a los hombres que desembarcaron el no producir bajas al enemigo sino lograr su completa rendición con el mínimo derramamiento de sangre.

Cuando, abrumados por el despliegue argentino (ya estaban sobre el acceso a la residencia los vehículos blindados LVT A1 del BIM 2 que desembocaron del ARA *Cabo San Antonio*) los ingleses amainaron el fuego; pese al corto tiempo que se combatió, se habían intercambiado millares de disparos en los infantes de marina argentinos.

A las 9.25 (hora local) el gobernador Hunt aceptó la rendición que le ofrecía el jefe de la Infantería de Marina, almirante Busser y ordenó al mayor Mike Norman que depusiera las armas junto con sus hombres. Los defensores de la gobernación tiraron sus fusiles y el comandante Noot salió, escoltado por los argentinos, a recoger a las demás secciones de "marines" dispersas por Puerto Stanley. Y a los hombres al mando del cabo Carr, que se habían escondido en el *Forrest*, surto en puerto.

Antes del mediodía, la bandera celeste y blanca flameaba en todos los lugares elevados de la capital malvinera. Patrullas argentinas recorrían las calles en forma ordenada, en tanto los rostros aún sorprendidos de los habitantes insulares los contemplaban desde las ventanas de sus casas. Ya controlada por las tropas que desembarcaron, la radio propalaba comunicados tranquilizadores para la población, cuyas vidas y propiedades, se aseguró, estaban garantizadas. Increíblemente, la transición del gobierno colonial a la reconquistada soberanía argentina había tomado muy pocas horas. Lo que depararían las próximas semanas, era todavía una incógnita.

Aquel 2 de abril se vivieron momentos inolvidables para los argentinos que desembarcaron para reconquistar las islas. Aquí, dos escenas del final del combate por la casa del gobernador. En el suelo los ingleses y sus armas, rendidos.

Testimonio

"Los kelpers no nos querían"

Producida la histórica recuperación tras la rendición británica del 2 de abril, muchos infantes de marina sólo estuvieron un día en Malvinas: su misión específica (desembarcar, tomar y consolidar el objetivo) ya había sido cumplida a la perfección. Debieron, pues, volver al continente. Por otra parte, el plan original era reconquistar las islas y, a más tardar al quinto día de producido este hecho, en Malvinas debían quedar sólo el gobernador designado y una mínima fuerza militar de respaldo. Por eso el mismo 2 de abril efectivos de la Infantería de Marina comenzaron a ser replegados.

De todos modos, esos infantes vivieron primero una noticia que los dejó estupefactos y que vino del propio comandante Busser: después de 149 años de usurpación inglesa, iban a protagonizar un hecho que no se borraría jamás de la historia: segundo, poco antes de las once y media del 2 de abril, vieron cómo era arriada la bandera inglesa e izado el pabellón celeste y blanco, hecho que conmovió hondamente a todos y a no pocos les pareció increíble. Apenas unas horas antes, sólo un puñado de jefes sabían a qué iban rumbo al Sur. Ahora flameaba la bandera argentina en Malvinas y eso parecía una realidad fantástica.

Por eso, a quienes debían volver al continente, en ese momento no les preocupaba el regreso. Nada sabían de lo que podía o no acontecer después.

"Estuvimos sólo un día –recuerda el suboficial primero de Infantería de Marina Juan Carlos Toledo–, y cuando nosotros bajamos ya estaba prácticamente todo tomado, en lo principal. Luego ocupamos la radio (cuyos textos en inglés y en castellano preparamos mientras navegábamos), Defensa Civil, la planta potabilizadora de agua y una de suministro de gas, más correos y telégrafos. También se iba a trabajar sobre las escuelas y en la enseñanza. Pero este punto finalmente no se tocó. Recibimos muy estrictas instrucciones en el sentido de respetar la propiedad y la integridad de las personas. Entendimos que los habitantes de allí estaban en territorio argentino, y así los tratamos, con respeto y amabilidad. Fuimos duros con el enemigo, pero corteses con los kelpers a quienes en ese momento, en realidad, no los vimos como enemigos. Ese mismo día 2 de abril nos dimos cuenta de algo que le contaré más adelante... Con el enemigo fuimos duros, como hay que ser, pero correctos. Eso de estar tirados en el suelo fue duro para ellos, pero es lo correcto. Yo acompañé a varios prisioneros ingleses hasta algunas casas del pueblo, de donde iban a retirar sus pertenencias. Nosotros no pasábamos de la puerta para adentro, no pasábamos. Y ellos se mantuvieron en su lugar. El trato era normal, por señas o por nombres comunes debido a la dificultad del idioma. Pero cordial. No hubo agresividad. Ellos, ese día 2 de abril, estaban resignados a la derrota. Pero tenían una bronca negra. Nosotros estábamos alegres. Nuestra alegría era indescriptible. Hoy mismo no sabría cómo decirle. Porque pese a todo lo que pasó después, esa alegría no se borrará nunca más".

El cabo principal Dámaso Lamas, que ese día cumplió su tarea como operador de la central telefónica y también volvió el 3 de abril al continente, con otros infantes de marina, recuerda: "Nunca me hice la pregunta de si me hubiera gustado quedarme o no, la verdad. Para mí, con lo vivido el 2 de abril, estaba hecho. Pero si me hubieran llamado, habría vuelto sin preguntarme si me gustaba o no. El infante va a donde tiene que ir y hace lo que tiene que hacer".



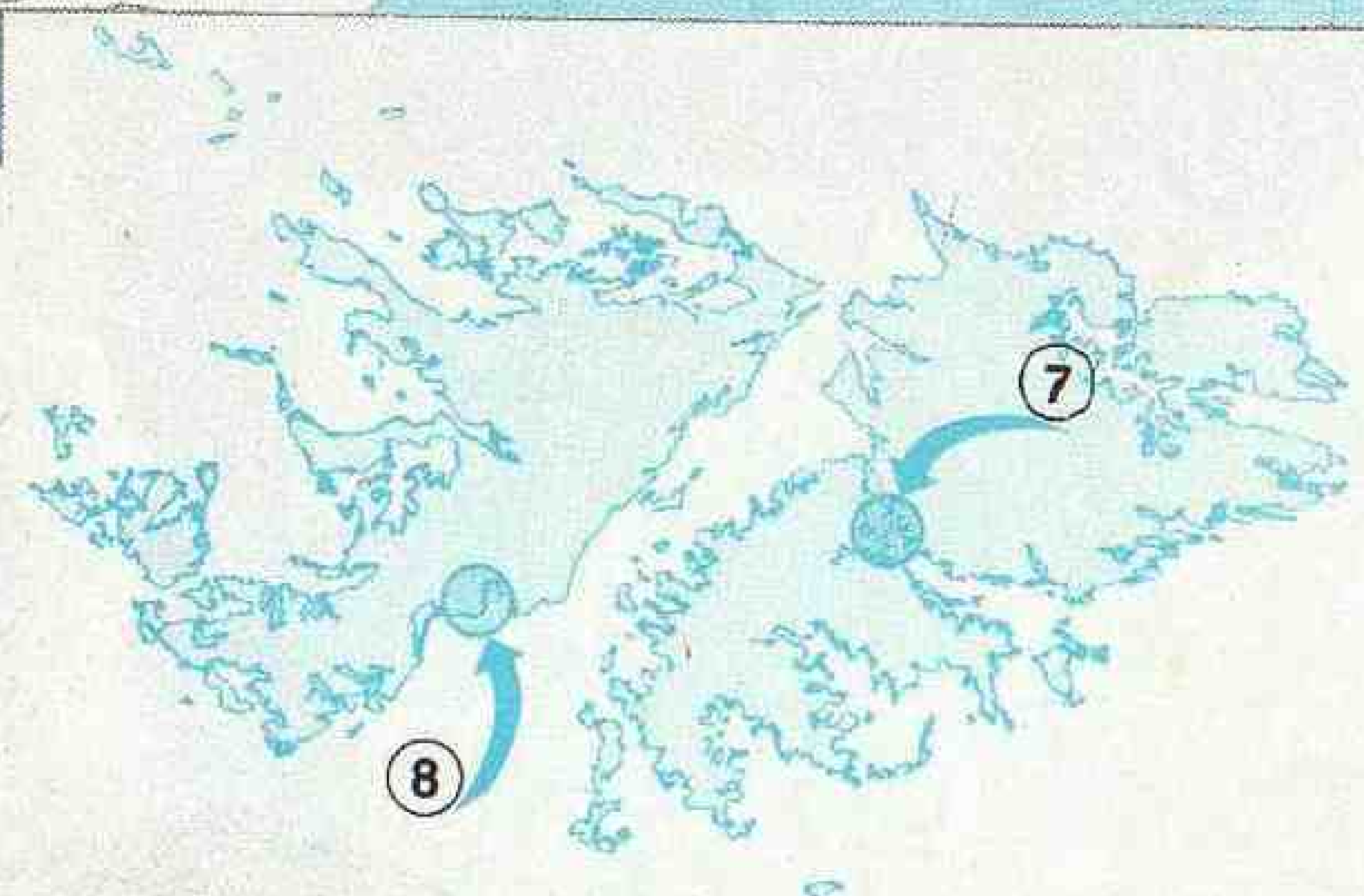
Dos suboficiales de la Infantería de Marina argentina narran sus recuerdos de aquella primera jornada en Malvinas. Son, el suboficial 1° Juan Carlos Toledo y el cabo principal Dámaso Lamas.

Estos dos suboficiales son parte de la Infantería de Marina que participó en el Operativo Rosario y estuvo sólo un día en Malvinas. Como tantos otros, nunca volvieron. Sin embargo, en esas pocas horas se dieron cuenta de cómo sería la actitud y el accionar de los kelpers con respecto a los argentinos. Cuenta el suboficial Toledo: "Ese mismo día había gente de ellos que fue detectada por varios de nosotros: ya estaban trabajando en la inteligencia para los británicos. Eran los kelpers, que en el trato con nosotros –por ejemplo cuando íbamos a acompañar a un prisionero– parecían correctos, pero no podían disimular su hostilidad, su rechazo. Ese mismo día 2 de abril yo mismo los vi trabajando desde adentro de sus casas, con prismáticos. Observaban cada uno de nuestros movimientos; qué traíamos y llevábamos, y hacia dónde. Yo di parte de esta situación antes de regresar al continente. Sé que era conocida por el general García".

Tal parece que los kelpers, habitantes de nuestro territorio que fueron tratados con respeto, hasta entonces ciudadanos de segunda del Reino Unido, socorridos en numerosas oportunidades por los argentinos, a partir del 2 de abril armaron su propia resistencia y trabajaron incondicionalmente para los ingleses. Otras pruebas de esto hallarían las fuerzas argentinas más adelante, pero eso ya es otra historia...

OPERACION ROSARIO (2 DE ABRIL DE 1982)

6
2
Puerto Groussac
Cuartel Royal Marines
5
4
3
Puerto Argentino
Aeropuerto
Cabo San Felipe
Faro con sistema de alarma
1



REFERENCIAS MAPA 1 (MALVINAS)

1. H-90: Los comandos anfibios comienzan el desembarco.

2. Operación anfibia de desembarco efectuada por 1 Sec/RI 25 (+) constituyendo la vanguardia del BIM 2. La misión de esta fracción fue tomar el control del aeropuerto; posteriormente se reintegró a la vanguardia del BIM 2 que se encontraba empeñada en combate con los infantes de marina británicos en la zona del cuartel de éstos.

3. Objetivo a ser conquistado por la Agrupación de Comandos Anfibios media hora antes del desembarco.

4. Casa del gobernador británico. Fue conquistada por elementos de la Agrupación de Comandos Anfibios.

5. Posición de bloqueo prevista del RI 25 (−). La ruptura de un helicóptero durante la navegación impuso cambios en el plan y esa posición de bloqueo fue organizada por la Agrupación de Comandos Anfibios de la Armada Argentina.

6. El resto del RI 25 ocupa la zona del aeropuerto a partir de la conquista de la localidad y pista de aterrizaje.

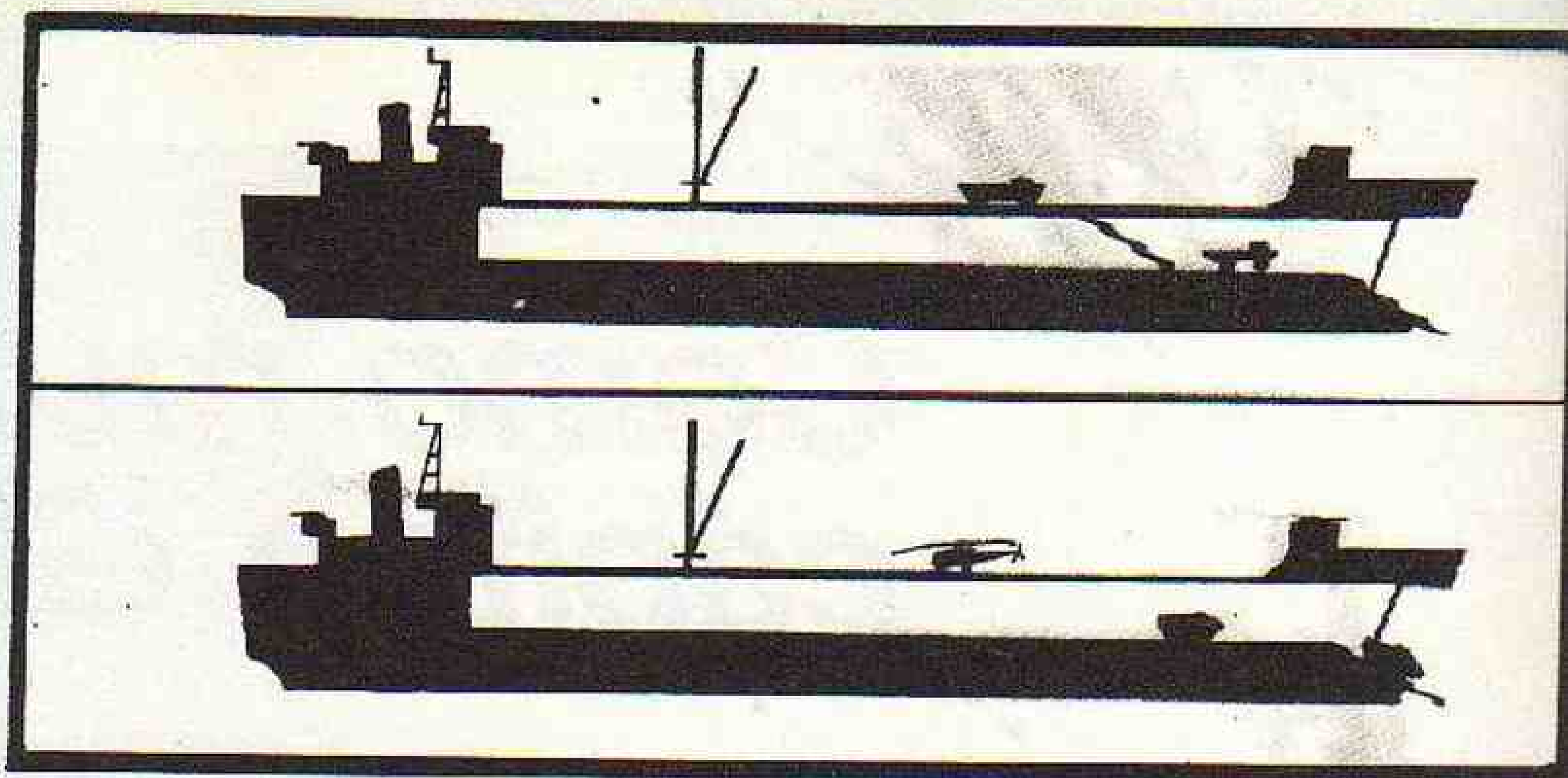
7. Una sección de Infantería helitransportada ocupa la zona de Darwin-Goose Green.

8. En una operación anfibia, una compañía reforzada desembarca en Bahía Fox.

BDT "Cabo San Antonio"

Esta nave de la Armada Argentina, clasificada como Buque de Desembarco de Tanques (BDT) cumplió el papel central en la Operación Rosario que concretó la reconquista de las Malvinas. Capaz de llevar infantes de marina con todos sus vehículos y material pesado, la ilustración de esta lámina lo describe en el momento de lanzar hacia la costa los carros anfibios. El "Cabo San Antonio" fue construido en los astilleros de Río Santiago.





Como murió el capitán Giachino

La única muerte del 2 de abril de 1982 fue la del capitán Giachino, de los comandos anfibios argentinos, caído en el enfrentamiento con las tropas británicas que defendían la residencia del gobernador inglés en el hasta entonces Puerto Stanley. El plan de la reconquista de las islas incluía no causar bajas al enemigo y se cumplió también en esto a la perfección. Giachino, que lideraba la fracción que tomó por asalto la sede del gobierno colonial, es evocado hoy por sus camaradas con honor porque a su "hora de la verdad", supo morir como había vivido.





Pedro Edgardo Giachino, capitán de corbeta de la Infantería de Marina argentina, se lanzó a romper la barrera de fuego enemigo en ese amanecer del 2 de abril en Malvinas, con la misma decisión y arrojo con que había encarado todas las cosas en su vida. Su camarada, compañero de armas como lo fue de estudios en su temprana juventud, el hoy capitán de fragata Oscar Monnereau, lo recuerda así.

"Era un apasionado de la vida. Vivía intensamente todas las cosas, desde las más pequeñas y rutinarias hasta las más importantes, como su familia o su carrera militar".

Evoca Monnereau los tiempos en que ambos eran cadetes y la preocupación del mendocino Pedro por prepararse al máximo, tanto física como espiritualmente, para asumir el rol que le imponía su vocación de marino. "Por eso —dice— lo ví aquella mañana, antes de emprender la acción, gozando ese momento que la historia había querido

Arriba: foto de Giachino en los comienzos de su carrera naval, cuando ya era un infante de marina destacado.



Derecha: mañana del 2 de abril en la costanera de la capital malvinense. En el vehículo Land Rover a la derecha es retirado el capitán Giachino gravemente herido en el enfrentamiento. Fallecería antes de llegar al hospital.



Giachino es el primero a la izquierda, con mochila, durante un ejercicio realizado en el sur. En la foto de abajo, es el primero a la izquierda en la línea superior; corresponde al equipo de rugby de su "camada" en la Escuela Naval.



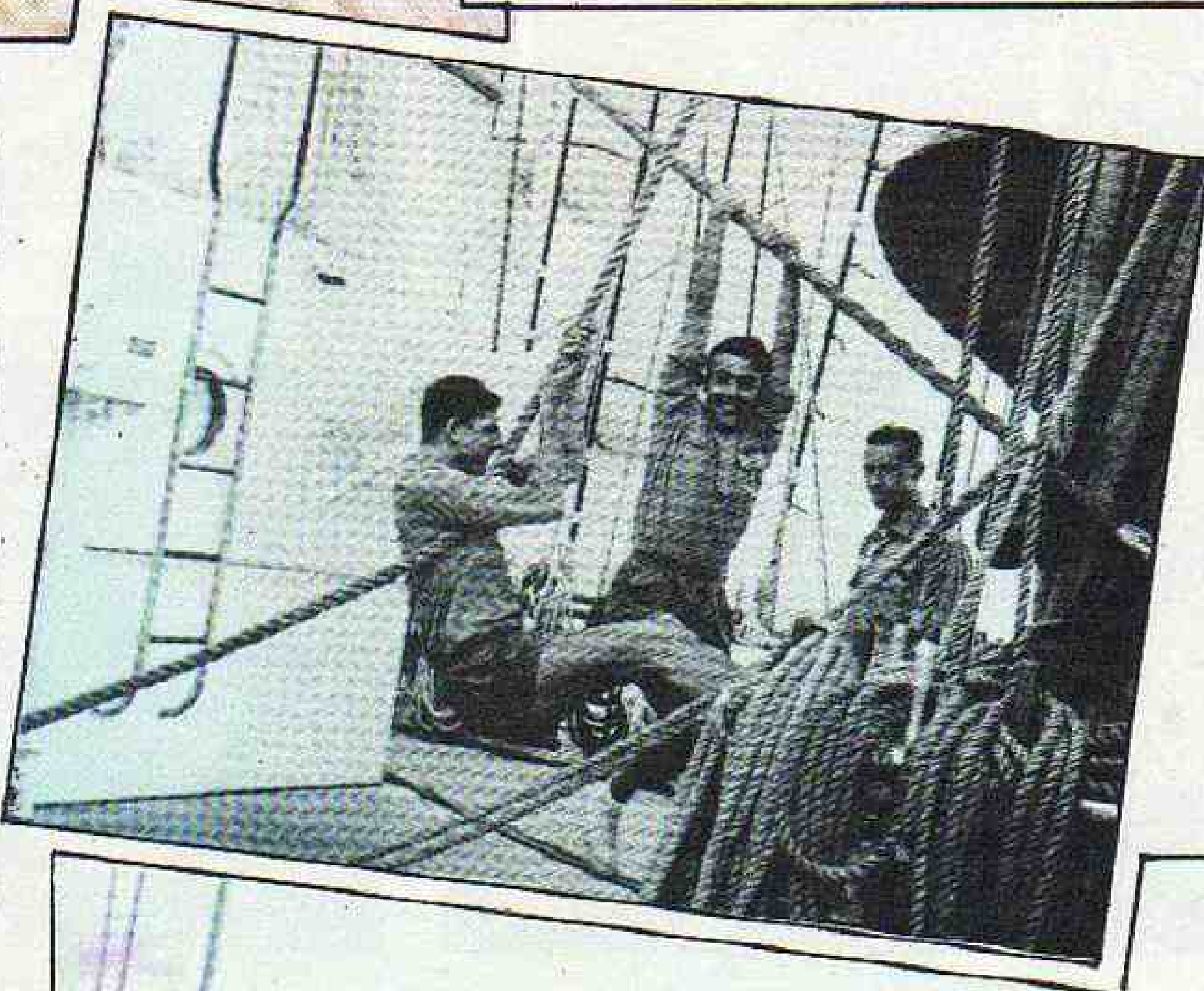
deparamos. Ajustarse el correaje y empuñar el arma en esos momentos, era para él, (como para todos nosotros claro, pero insisto en que él lo vivía todo de una manera tan especial), algo más que un privilegio. Estábamos reconquistando un sueño, algo que habíamos aprendido a amar a la distancia, desde niños y que era ni más ni menos que un pedazo muy querido de la Patria..."

Los infantes de hoy, que fueron de la misma "camada" de Giachino en la Escuela Naval, lo recuerdan en sus charlas de medianoche o en los breves descansos de las fatigosas actividades de instrucción y adiestramiento, siempre tratando de exponer su filosofía de lo militar. Y para él, esta pasaba siempre por el ideal de estar dispuesto a exponer la vida en cualquier riesgo que fuera en defensa y para mayor gloria de su bandera. Cuentan que con esa premisa actuaba diariamente; nunca eludió la responsabilidad sino mas bien la buscaba y la cumplía.

Es así que también frecuentó los tropezones propios de las relaciones humanas. No siempre fue comprendido, en algunas oportunidades ni siquiera por su familia o los amigos más íntimos...

Lo cual es explicable. Mentalizarse para la guerra sin medir el esfuerzo, en épocas de paz y sin conflictos a la vista, puede ser con justeza la tarea profesional que se espera de un buen militar, pero provoca lógicos rechazos en el medio ambiente. Pero Giachino es el caso del que nunca se sintió frustrado por ello; al contrario, canalizó sus energías en el arma, fue infante de marina y comando anfibio después, alcanzando el nivel de las tropas de élite con una sonrisa en los labios.

Con esa alegría interior es que fue al combate esa mañana. Y así cayó, al frente de sus hombres, como marcando el camino. Su muerte, cuando nacía el 2 de abril, tuvo la misma lógica que tuvo toda su vida. La dio para que la Patria viva. Muchos, seguirían su ejemplo en las semanas por venir.



Izquierda y abajo: Giachino en el buque escuela "Libertad", —colgado del cabo, a la izquierda— y en un estrecho abrazo con su amigo Monnereau.



Documento

La primera acción bélica en la antigua lucha por las Malvinas había terminado el mismo 2 de abril. Como documento de la reconquista, llegarían al continente algunos trofeos. En esta página, las banderas que en manos de los soldados argentinos simbolizaban su victoria de aquel día.

Derecha: Una gastada bandera con el escudo colonial de las islas. La de más abajo, pertenecía a la Falkland Islands Defence Force. Abajo: Bandera en la que campea el escudo isleño, con una oveja, principal fuente de recursos local y el barco de Sir Francis Drake, a cuyo nombre ("Desire") hace alusión la frase del lema.







El Teniente Coronel Seineldín, jefe del R.I. 25 pliega una bandera británica capturada. En la foto más a la derecha, se reúne con el contralmirante Busser.





Todo empezó en las Georgias

Cuando se escriba definitivamente la historia de esta guerra, se verá cuanto peso tuvo la arrogancia británica en el episodio de las islas Georgias, al menos para precipitar los hechos que desembocaron en la intervención armada de la Argentina para recuperar los archipiélagos del Atlántico Sur que desde mucho tiempo atrás reivindicaba como propios. Lo cierto es que la trama que desembocaría en el gravísimo conflicto empezó a desenvolverse allí.

Ochocientas millas de océano separan a Georgia del Sur de la Malvina Oriental y, aunque no está mucho más al Sur que el archipiélago malvinense el medio ambiente allí es mucho más inclemente, con escarpadas montañas cubiertas de nieve y hielo los doce meses del año y glaciares que llegan hasta el mar.

El capitán James Cook efectuó allí su primer desembarco en 1775, y la isla pasó a ser un centro de la caza de focas hasta que esos animales fueron diezmados y los restantes obligados a emigrar, a principios del Siglo XIX. La pesca de ballenas se convirtió en una gran industria al comenzar el Siglo XX, y Georgia del Sur llegó a contar con factorías en no menos de seis lugares de sus costas, incluidos Grytviken y Puerto Leith.

Cuando esa industria llegó a ser acaparada por los barcos-fábrica, que no necesitaban de instalaciones costeras, las estaciones balleneras comenzaron a desaparecer. Finalmente, la actividad cesó totalmente en Georgia del Sur en 1965 dejando los desechos y restos de más de medio siglo de actividad pudriéndose en las playas y en los bajíos, donde los barcos balleneros abandonados yacían escorados, destruyéndose paulatinamente como otras tantas ballenas encalladas.

Encuentro

Precisamente con el propósito de desmantelar una abandonada estación ballenera en Puerto Leith (junto con Grytviken, uno de los dos diminutos asentamientos en Georgias) fue que un comerciante argentino de chatarra, Constantino Sergio Davidoff, desembarcó allí junto con 39 trabajadores contratados el 19 de marzo de 1982. Poco después sobrevino la protesta británica ante el gobierno de Buenos Aires fundada en el presunto izamiento de una bandera argentina y en la no gestión inmigratoria de los chatarreros ante un fun-



El ARA "Bahía Paraíso", buque de transporte polar argentino, que apoyó las operaciones de la toma de Georgias.

cionario inglés en Grytviken, la que se suponía debían concretar para ingresar a la isla. Como quiera que la misión comercial que los traía era bien conocida en Londres y en consecuencia por la embajada del Reino Unido en la Argentina, Davidoff entendió que no respondían más trámites. Hacía dos años que estaba organizando su expedición y tenía un contrato con la empresa Christian Salvesen, de Edimburgo, naviera británica propietaria de las instalaciones a desguazar. En su búsqueda de un medio de transporte, terminó arrendando un buque argentino ya que esto le era imprescindible para llegar a la isla y regresar con la chatarra. El "Bahía Buen Suceso" fue la nave en que cumplió la primera parte de ese objetivo. La segunda parte le sería impedida por un encadenamiento de circunstancias que, a partir del reclamo británico por el episodio de la bandera y el subsiguiente envío de una nave de guerra desde Puerto Stanley para desalojarlos, precipitó los hechos por todos conocidos.

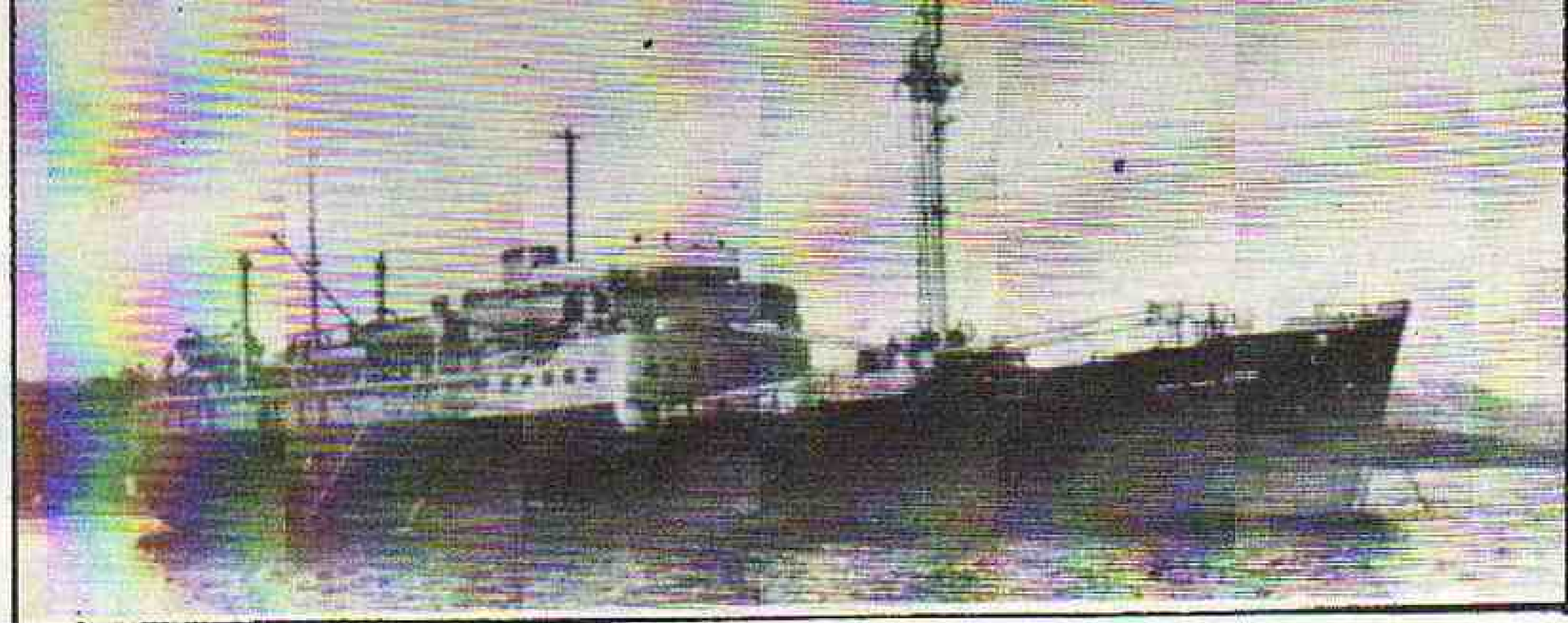
Al margen de las acciones políticas y diplomáticas desplegadas por ambos gobiernos, los hechos militares –única línea a la que se ciñen estos fascículos– que culminaron con la toma de Georgias por parte de las fuerzas argentinas fueron, en orden cronológicos los siguientes.

- El 31 de marzo por la mañana el ARA "Bahía Paraíso", avistó en el área al navío antártico británico H.M.S. "Endurance", recibiendo la información de que éste transportaba 22 Royal Marines.
- En horas de la tarde el buque inglés entró en Grytviken.
- El 1 de abril el comandante de la Agrupación Naval Antártica, recibió la Orden de Operaciones 1/82 "S" donde se le imponía la misión de "Ocupar Grytviken y mantener Puerto Leith a fin de asegurar el dominio de las Islas Georgias".
- El 2 de abril, el jefe del Estado Mayor General de la Armada, ordenó al comandante de la Agrupación Naval Antártica, ejecutar la operación prevista.
- A las 11 del día 3 de abril, la corbeta ARA "Guerrico" ingresó en la bahía Cumberland procediendo, como estaba ordenado, al ARA "Bahía Paraíso" lanzando éste el Alouette en tareas de exploración.
- A las 11.10 se intimó por radio la rendición de Grytviken, haciendo mención de la caída de Malvinas y desanimando una inútil resistencia al desembarco.
- A las 11.35, durante su aproximación y penetración a la caleta Capitán Vago, la Corbeta, divisó personal armado en tierra moviéndose en proximidades del hospital (Shakleton House), comunicando esta novedad al "Bahía Paraíso", comunicación que fue interceptada por el piloto del helicóptero Alouette.
- Asentados los infantes en tierra a las 11.41 sin novedad, establecieron enlace con la "Guerrico" que les informó del movimiento de personal armado en tierra en inmediaciones del hospital.
- Los 15 infantes argentinos desembarcados iniciaron su aproximación al hospital, tomando cubierta en las construcciones del BAS próximas al muelle.
- El helicóptero Puma en el ARA "Bahía Paraíso" despegó a las 11.47 con la segunda ola de infantes de acuerdo a lo previsto, mientras que el Alouette sobrevolaba la zona del Hospital, no observando novedades.
- El Alouette guió al Puma en ruta directa a un lugar más al Este que el anterior, más cercano al hospital y en el instante en que el Puma estaba por posarse en tierra, recibió un nutrido fuego que le produjo serias averías. Retomó altura abandonando la zona y se dirigió a la costa opuesta aterrizando en emergencia en la punta "The Hummocks", informando posteriormente que tenía bajas en el personal y averías que impedía la utilización del helicóptero.
- Eliminada la amenaza de la segunda ola, el grupo inglés enfrentó con decisión a la fracción argentina, cuyo jefe indicó a la ARA "Guerrico" la posición del enemigo para que la batiera con sus armas.
- El comandante del GT-60.1. ordenó también a la Corbeta que iniciaba una segunda penetración a la Caleta, que abriera fuego con urgencia, mientras que el Alouette se dirigía al lugar de aterrizaje de emergencia del Puma a evacuar las bajas sobre las que habían informado: dos muertos, conscriptos Aguila y Almonacid y dos heridos.
- A las 11.55 la ARA "Guerrico" abrió fuego con un decepcionante resultado, pues su montaje de 20 mm se trabó al primer disparo y el de 40 mm al sexto.
- Totalmente comprometido en su penetración pues debía continuarla para poder virar dentro de la dársena, el buque recibió a 11.59 hs. el impacto directo de armas automáticas y de un lanzacohetes, que le produjeron un muerto, cabo primero de Mar P. Guanca, cinco heridos y daños considerables. El puente de comando presentaba más de 200 perforaciones.
- Los pilotos del Puma, oficiales del Ejército Argen-

Página 383: El transporte de la Armada "Bahía Buen Suceso", en el que llegaron a Georgias los trabajadores argentinos que iban a desmantelar la factoría de Grytviken. En la foto más abajo, una vista de las instalaciones de la planta faenadora de ballenas.

Abajo: La corbeta ARA "Guerrico" entró en acción el 3 de abril para intimar la rendición de la guarnición británica en el puerto de Grytviken.





tino, pidieron órdenes y fueron autorizados a unirse al personal de Infantería de Marina para entrar en combate, mostrando así una clara y decidida actitud digna de elogio. El objetivo era llegar a una factoría, próxima a los edificios de Grytviken, con el propósito ulterior de tomar contacto con la primera ola.

- El Alouette de la Armada ya había iniciado el desembarco de Infantes dotados de morteros en la factoría mencionada, casi al mismo tiempo en que la ARA "Guerrico" en proximidades de la roca Hobart reiniciaba su fuego de apoyo con ametralladoras de 40 mm, con spotting de tierra.

- A las 12.48 aparecieron banderas blancas en la zona del Hospital.

- Un oficial inglés se acercó finalmente a las líneas argentinas y expresó su decisión de capitular, manifestando "he cumplido la misión de obligar a las fuerzas argentinas a actuar en forma beligerante para la conquista de Grytviken".

- Acatando las instrucciones argentinas, entregó su personal y armas e informó el lugar, tipo de voladuras, minasy trampas explosivas colocadas para la defensa, las que fueron levantadas y desactivadas por personal argentino e inglés.

- Por la tarde del día 3 se inició el traslado de los prisioneros ingleses a los buques argentinos, se desembarcaron elementos, víveres, etc, para la logística de los 36 hombres de I.M. y un grupo de 5 voluntarios de las dotaciones de los buques, quienes recibieron en ese instante órdenes de prepararse para una estadía prolongada en la zona.



Testimonio

El 12 de febrero de 1982, Robert Mahoney y un equipo de filmación se unieron a la tripulación del HMS Endurance en la base naval de Mar del Plata, en la Argentina. Su misión era registrar el último crucero que el buque debía realizar antes de ser vendido al Brasil. Su relato es el siguiente:

"Después de una breve escala en Puerto Stanley, el 24 de febrero, zarpamos hacia Georgia del Sur por la ruta de la Península Antártica, para visitar las bases de la Inspección Antártica Británica (IAB) allí.

"Para el 19 de marzo estábamos de vuelta en Puerto Stanley y, mientras rodeábamos el extremo de Cabo Pembroke fuimos advertidos desde el aeropuerto que un Learjet argentino lo estaba sobrevolando en forma rasante, aparentemente con problemas en su tren de aterrizaje. Más tarde, caímos en la cuenta de que estaba espiando.

"Esta noche, fui invitado al Colony Club y, poco después de llegar me sentí algo más que un poco intrigado, al ser recibido por otro de los invitados con estas palabras: 'Así que ustedes son los que van a ir de vuelta a Georgia del Sur con el Endurance'. En eso intervino el escribano local: 'Ustedes van a ir a sacar a patadas de Leith a los chatarreros, mientras nosotros atendemos el negocio aquí'. Fue lo primero que oí del asunto. Regresamos al buque poco después de medianoche y zarpamos a las 8.30 de la mañana siguiente.

"Llegamos a Grytviken al anochecer del martes 24 de marzo y los infantes de marina desembarcaron inmediatamente e instalaron un Puesto de Observación (O744PO), para vigilar a los obreros argentinos que estaban trabajando en Leith. Durante los siguientes cuatro o cinco días alternamos los viajes a tierra con travesías a lo largo de la costa Norte de Georgia del Sur, en el Endurance, que para entonces estaba siendo seguido por el Bahía Paraíso.

"El 31 de marzo nos llegó un mensaje según el cual era inminente una invasión en gran escala, y esa noche Mills y sus infantes de marina fueron a tierra armados hata los malditos dientes. Me sentí contento de que estuvieran de nuestro lado. Debían tener algo así como mil libras (454 kilos) de equipo por cada hombre: alambre de púas, lanzacohetes, ametralladoras, de todo...

"El 3 de abril andábamos fisgoneando aguas afuera y el helicóptero Wasp despegó para efectuar su primer reconocimiento. Aterrizó detrás de una colina desde la cual se dominaba Grytviken, y el piloto y el observador se arrastraron para echar una mirada. Obviamente, el combate había concluido a esa altura y los infantes de marina ya estaban cautivos a bordo de uno de los buques argentinos, el Bahúia Paraíso o la corbeta Guerrico, que se le había unido. Alguno de la tripulación del aparato tuvo ganas de dispararle un cohete al enemigo —el AS-12 hace un estruendo endemoniado— pero, naturalmente, ese deseo debió ser resistido ya que se hubieran puesto en peligro también las vidas de los infantes de marina prisioneros.

"Pudimos evitar ser detectados deslizándonos hacia los campos de hielos flotantes, quedándonos allí durante la noche, próximos a un iceberg, de modo que los submarinos no pudieran localizarnos. Durante el día nos escondíamos en caletas y ensenadas, a lo largo de la costa.

"Entonces nos llegaron nuevas órdenes de dirigirnos al Norte, hacia la isla de la Ascensión. Alrededor de una semana más tarde nos reunimos con el transporte RFA Fort Austin y fuimos transferidos a él. De hecho, cambiamos lugares con grupos del SAS y del SBS. Les avisamos que no trataran de desembarcar en el glaciar Fórtune porque era muy peligroso y, finalmente, nos las arreglamos para convencerles también de no intentar un desembarco en el lado Sur de la isla, porque allí la marea es la más alta del mundo. Pasamos diez días a bordo del Fort Austin, y por fin, el 21 de abril fuimos transportados en helicópteros hasta Ascensión."



Infantería Argentina



Su origen en el Ejército Argentino se remonta al año 1806 cuando fue creado el legendario Cuerpo de Patricios Voluntarios de Buenos Aires, que ganaron fama en la defensa de la ciudad en 1806 y 1807.

A partir de entonces los Regimientos de Infanteria estuvieron presentes en cada una de las luchas donde se jugaba el destino de la Patria. Durante la expedición al Alto Perú participaron, entre otras, en Cotagaita, Suipacha y Campichuelo. Después en Chacabuco, Maipú y Cerro del Pasco permitieron liberar a Chile y al Perú.

Contra el Imperio del Brasil, los combates de Bacacay, Ituzaingó y Curupaity marcan jalones de sacrificio que honran a los soldados de Infantería. Igualmente en la guerra contra el Paraguay o en la conquista del Desierto siempre estuvo el Soldado de Infanteria pagando con su sangre la conquista de cada palmo del Territorio Nacional.

Forjado en el trajinar de los combates surgen nítidos los hombres que marcan con sus pasos el Espíritu del Infante; Las Heras, Balcarce y Viamonte son ejemplos que iluminan el camino.

Entre las unidades del arma presentes en Malvinas en 1982 se destacaron el Regimiento de Infantería Mecanizado 7 "Cnel. Conde" y el R.I.12, "Gral. Arenales". El primero fue creado el 31 de Mayo de 1813 por decisión de la Soberana Asamblea de ese año de formar una Unidad de Infantería sobre la base de los negros libertos en esa época.

Participó, entre otras, en las Campañas de Alto Perú; formó parte del Ejército de los Andes para liberar Chile y Perú; estuvo en la conquista del Desierto y en la guerra contra el Imperio de Brasil; por sus destacados desempeños obtuvo medalla y escudo de Chacabuco, cordones de Maipú, medalla de la Campaña libertadora del Perú y medalla por la Campaña de Río Negro.



Durante el conflicto armado del Atlántico Sur, en la batalla de Puerto Argentino, le tocó combatir en el Monte Longdon uno de los más duros enfrentamientos con los británicos.

En nuestros días, adaptándose a la evolución de los tiempos, ha sido mecanizado con elementos blindados de la familia TAM.

Este Regimiento ha ocupado distintas Guarniciones: Santa Fe, Paraná, Río Cuarto y San Luis entre otros. Hoy está ubicado en la localidad de Arana próximo a la Ciudad de La Plata.

Por su parte, el Regimiento de Infantería 12, "Gral. Arenales" fue creado el 26 de julio de 1815 por Decreto del Director Provisional. De inmediato participó en las Campañas al Alto Perú. También combatió en la guerra del Paraguay, contra el Imperio del Brazil y en la conquista del Desierto.

Por el heroico desempeño del entonces Coronel Juan Alvarez de Arenales, su primer Jefe, en el combate de La Florida, el Regimiento ostenta en su uniforme un escudo que dice: **"La Patria a los vencedores en la Florida"**, *Fue condecorado también en la guerra de la triple Alianza y en las expediciones contra el indio.*

Durante su historia ocupó distintos Cuarteles: Córdoba, Santa Fe, Curuzú Cuatiá y otros; para asentarse finalmente en la Ciudad de Mercedes (Corrientes).

En la campaña de Islas Malvinas combatió en Darwin y Pradera del Ganso, donde en inferioridad de condiciones resistió la acometida de tropas de élite británicas (2° Reg. de Paracaidistas) hasta el límite de sus posibilidades.

Oficial del Regimiento de Infantería 25. (En el dibujo, el teniente Roberto Estévez, muerto en Malvinas).

La odisea del aeropuerto

Tren de aterrizaje de un Fokker F-27 en momentos de tocar la pista de Puerto Argentino durante el interminable puente aéreo del mes de abril de 1982. Después y durante toda la guerra, el aeropuerto fue clave de la resistencia argentina.

Foto de tapa: soldados argentinos que cruzaron a las islas en el puente aéreo que se implementó a raíz del bloqueo naval enemigo.

En la guerra de las Malvinas existió un factor que resultó clave durante toda la campaña. Desde el mismo día del desembarco argentino, el 2 de abril, hasta las últimas instancias de combate, en la noche del 13 al 14 de junio. Fue clave porque su existencia permitió llevar al archipiélago suministros vitales y evacuar heridos graves. Fue clave porque los británicos lo hicieron blanco de miles de proyectiles. Fue clave porque mantuvo un contacto vital con el continente. Durante 74 días, el aeródromo de Puerto Argentino, oficialmente denominado Base Aérea Militar "Malvinas", cumplió su papel con eficiencia, sin descansos y sin desfallecer. Tampoco faltaron los actos de heroísmo.

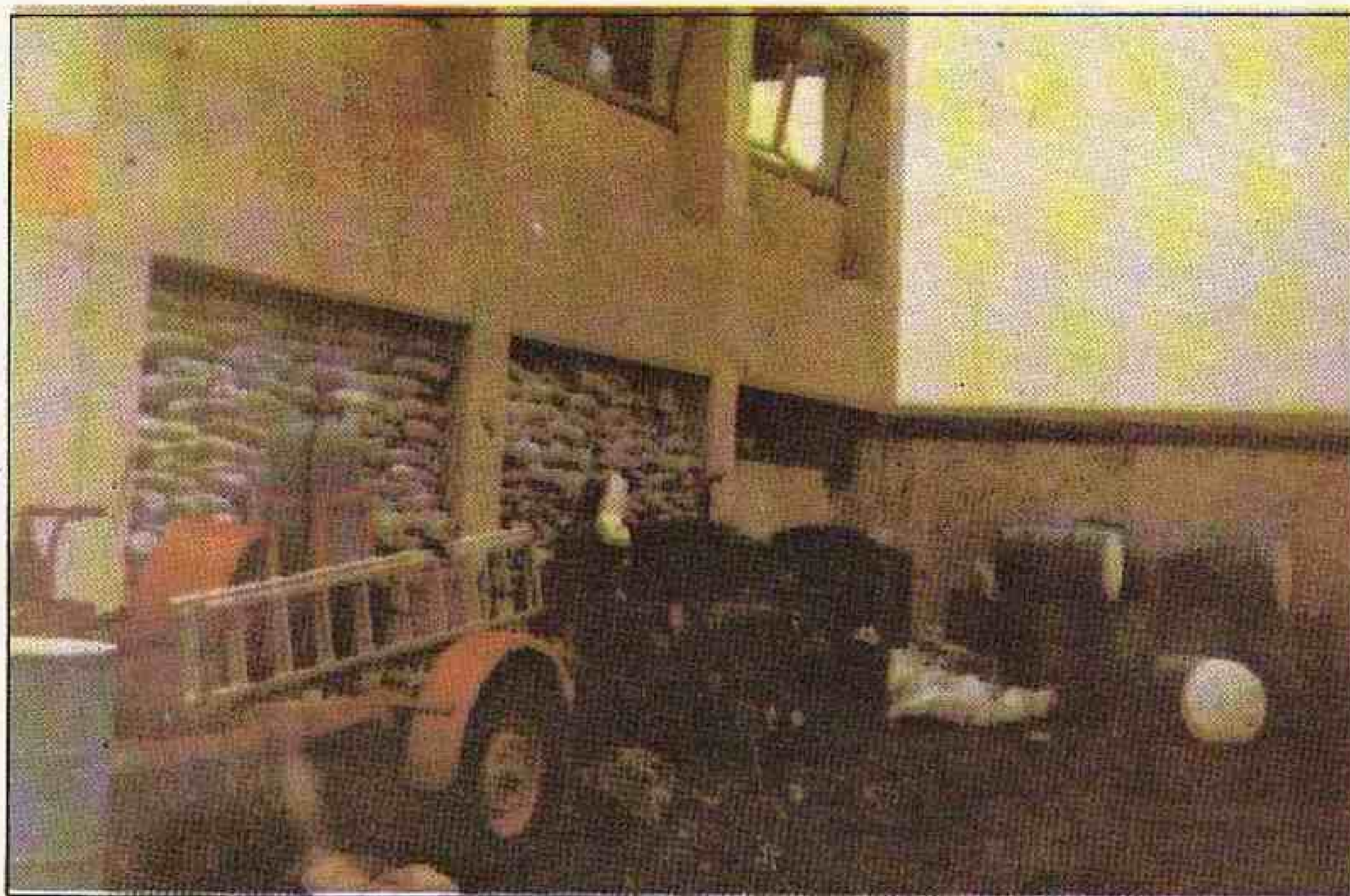
A pocas horas de producido el desembarco en Malvinas, más precisamente a las 8 de la mañana del 2 de abril, la Fuerza Aérea Argentina designa al entonces comodoro (ahora brigadier) Héctor Luis Destri como jefe de la que habría de convertirse en Base Aérea Militar. Su misión: organizar el montaje de la aeroestación. Sus medios: dos compañías reforzadas de soldados, artillería antiaérea, aviones biturbohélice de ataque IA-58 Pucará y los elementos de servicios necesarios. En cuatro días deberá planificar todo lo relativo a la misión encomendada y el día 6 de abril se trasladará a las islas, de las que no regresará sino hasta tres meses después y como prisionero de guerra.

Preparativos para la guerra

La BAM vive dos períodos claramente diferenciados. El primero arranca el 2 de abril mismo y se extiende hasta el último día del mes. Fue un lapso de preparativos para la guerra que se avecinaba. El segundo se inicia con el comienzo de las hostilidades el 1° de mayo y recién terminará 45 días después con el último disparo.

En ese primer mes de actividad la Base se preparó para recibir un puente aéreo intenso, casi permanente. La intensidad del tráfico la demuestra el hecho de que en algunos momentos se atendían cinco aviones simul-





táneamente: tres en plataforma (lo máximo que admitía), uno en cabecera listo para despegar y otro aterrizando. Durante ese período también se mejoraron las instalaciones, dentro de los límites impuestos por las especiales características del terreno. Así la plataforma, que medía alrededor de 30 x 30 metros, fue llevada a 60 x 60 m. e incluso se agregaron 50 metros al extremo de la pista para al menos evitar que, si algún avión al aterrizar se iba de largo, no chocara en seguida con el terreno abrupto y se rompiera.

Una prolongación mayor, recuerda el brigadier Destri, significaba una tarea titánica, prácticamente imposible de hacer debido a la falta de elementos y de tiempo (a los británicos, después de la guerra, les llevó meses y millones de dólares ampliar el aeródromo). De todas maneras, la pista fue descartada para que desde ella operaran aviones de combate del tipo Mirage o Skyhawk, porque, al carecer de un aeródromo de alternativa, en el caso de que resultara inutilizada en el transcurso de una salida, los cazas no tendrían donde volver. ''Era como un portaaviones, ejemplificó Destri; destruido el portaaviones, los aviones van al agua.''

El caso del Pucará era diferente, porque en 600 metros (la mitad de la extensión de la pista) puede aterrizar y además es capaz de operar prácticamente en cualquier terreno despejado.

La unidad de construcciones de la BAM fue también la encargada, ya en el período de combate, de reparar permanentemente la pista y de mantenerla despejada. La ''construcción'' de los cráteres simulados, que confundieron a los británicos haciéndoles suponer que la pista estaba inutilizada, cuando tenía un solo impacto que no impedía su utilización, fue obra asimismo de esa unidad, que lo tapó y en seguida, por indicación del jefe de la Base, hicieron otros dos semejantes.

La unidad debió construir refugios, defensas y enmascaramientos. Así, en el puesto de sanidad armaron un pequeño quirófano de emergencia a partir de un contenedor que fue enterrado en una lomada, dejando libre sólo la puerta de acceso y cuyo interior fue blanqueado para darle cierta esterilización.

La experiencia del Medio Oriente

El combustible necesario para que operara la base era traído por los aviones de transporte C-130 Hércules, que en principio lo trasvasaban a grandes tanques. Más tarde, ante la inminencia del combate, se decidió un nuevo trasvasamiento, esta vez a tanques de caucho denominados ''pillow tank'' (tanques almohada) que fueron dispersados y escondidos. Estos ''pillow tanks'' tenían una capacidad de 1.000 o 2.000 litros. Incluso se llegó a esconder tambores de 200 litros en una zanja cercana a la pista, donde no se los podía ver porque estaban cubiertos por el agua. En cuanto a los tanques de combustible vacíos, se los dejó con su tapa abierta para evitar una peligrosa acumulación de gas que los habría hecho estallar en caso de ser alcanzados por el fuego enemigo. El resultado fue que a la Base nunca le faltó combustible.

Quizá para algunos resulte sorpresivo el hecho de que, en el caso del aeródromo militar de Malvinas, se hayan realizado tantos preparativos y tomado precau-

El aeropuerto fue blanco predilecto de los ataques ingleses, tanto aéreos como de la artillería naval.

Tras el ataque de los Vulcan, el 1º de mayo, arden algunos tanques de combustible en las proximidades de la pista.







ciones –que obviamente el tiempo demostró eran justificadas–, cuando en otros sectores se pensaba que no se llegaría al extremo de un combate total. La explicación se encuentra en el convencimiento del jefe de la Base –compartido en general por los cuadros superiores de la Fuerza Aérea Argentina– de que sí habría guerra.

El día 3 de abril de 1982 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas declara a la Argentina como "país agresor" y, en seguida, el gobierno británico ordena la partida de una flota con instrucciones de recuperar las islas. Estos dos hechos dieron la pauta del futuro curso de las acciones. "No quedaba la menor duda, rememora el brigadier Destri, de que íbamos a tener que entrar en combate, a no ser que mediase una solución diplomática, pero a partir de ese momento ya estábamos decididos a mantener la defensa del aeródromo hasta el último sacrificio."

Para esta tarea, el jefe de la BAM Malvinas contaba con un estudio directo de la experiencia obtenida en la guerra del Medio Oriente, particularmente en la zona del Golán, en el límite entre Siria e Israel, donde el terreno guarda cierta semejanza con el de Malvinas por la forma en que se producen las inundaciones. En el archipiélago austral, el hecho de cavar medio metro implicaba que el agua ya cubriera los tobillos; con lo que impedía el uso normal de las trincheras. Entonces se debía recurrir a bolsas de arena, tablones de madera



Arriba: en la foto a la izquierda, una bomba inglesa que no estalló, junto a la pista. Los edificios –derecha– muestran señales de las reiteradas explosiones. Sin embargo, todos los días operó el aeropuerto.
Izquierda: el brigadier Héctor Luis Destri, quien se desempeñó en la guerra como jefe de la BAM Malvinas.

"Convoy a Malta" (Testimonio del brigadier Destri)

Tras el desembarco argentino en las islas Malvinas, el 2 de abril, fueron muchas las especulaciones que se tejieron en torno de si los británicos llegarían a combatir realmente o simplemente harían una "parada". Buena cantidad de miembros de las Fuerzas Armadas argentinas pensaba que no habría guerra; otros, particularmente en la Fuerza Aérea, no creían que el león británico se contentaría con alguna satisfacción simbólica.

Para el jefe de la Base Aérea Militar "Malvinas" (el aeropuerto de la capital isleña), brigadier (entonces comodoro) Héctor Luis Destri, era claro que habría guerra. Entre sus razones, un libro que narra una vieja crónica de guerra.

"Yo había leído hace tiempo un libro que pinta de cuerpo entero el espíritu guerrero de los ingleses. Se llama 'Convoy a Malta''. En él se detalla perfectamente la forma en que se organiza un convoy, en el año 1941, en plena Segunda Guerra Mundial, a la isla de Malta, para llevar el vital petróleo que necesitaban. Ya habían fracasado otros intentos anteriores y habían sufrido muchos buques hundidos.

"Finalmente, llegan a Malta con un solo petrolero, que tenía solamente la proa y la popa a flote, y el agua pasaba por el medio, de quebrado que estaba. A ambos lados, dos buques de guerra lo sostuvieron hasta llegar a puerto. Luego de descargar el petróleo, el buque fue hundido porque no servía más.

"Quien lea ese libro se va a dar cuenta de que en ese momento los ingleses tenían 115.000 prisioneros en manos del Eje. Unos 15.000 caídos en Creta, unos 80.000 en Birmania y Singapur y otros 10.000 en la lucha en Africa del Norte. En total, 115.000 prisioneros británicos en manos de Alemania o Japón. Sin embargo, intentan un convoy a Malta, sabiendo la cantidad de pérdidas que iban a tener. Y sufren esa cantidad tremenda de pérdidas, pero logran llegar. Fue toda una odisea.

"Quien tenga dudas de lo que son los británicos, que lea este libro y se va a dar cuenta de quiénes eran nuestros enemigos en la guerra. Realmente iban a tratar de hacer lo imposible para lograr retomar las islas, pero parece que había gente que no había leído estas cosas, que no estaba informada y por eso seguían con la idea de que no iban a venir."





Aviones IA-58 Pucará, a un costado de la pista en Puerto Argentino, mientras operan en ella Hércules C-130 de transporte.
Abajo: la lluvia y el barro eran ingredientes habituales para sumar a las condiciones de guerra.
***Página opuesta:** las huellas de los bombardeos del mes de mayo.*

y otros elementos para construir los refugios "hacia arriba" y así escapar del agua.

Gracias a esas construcciones, los refugios, los enmascaramientos y los señuelos que se hicieron en el aeródromo, no se registró una destrucción mayor y no se produjeron muchas bajas. En total, durante los 45 días de combate entre el 1° de mayo y el 14 de junio, la base tuvo cinco muertos y 18 heridos.

Un párrafo aparte, en lo que a refugios se refiere, merece la instalación del Puesto Comando de la Base Aérea Malvinas. Hasta el 1° de mayo estaba ubicado muy cerca de las instalaciones principales del aeropuerto, pero luego del bombardeo del Vulcan se decidió alejarlo unos 500 metros y reforzar sus defensas. Para ello se construyó un refugio con tres pontones, de unos 4 x 6 metros, junto a una lomada. La forma general era de un gran cajón, pero sin uno de sus laterales, cuya parte superior estaba cruzada por tirantes de madera sobre los que se colocaron bolsas de arena y, finalmente, toda la construcción había sido cubierta con arena y convenientemente enmascarada.

Sus dimensiones –en pleno combate llegó a albergar a 36 personas– permitían entrar incluso con un "jeep" y, como se borraban las huellas que dejaba el vehículo desde el cercano camino hasta el "bunker", desde afuera era prácticamente imposible ubicarlo. Destri recuerda que pocos días antes que estallaran los combates, varios oficiales superiores de la Fuerza Aérea que recorrieron el lugar, estando a escasos cinco metros del Puesto Comando, no se daban cuenta de que abajo de esa "montañita" se encontraba el refugio. Tampoco lo descubrieron los británicos, ni siquiera después de la capitulación, con soldados ingleses vigilando y un helicóptero que sobrevolaba el lugar. Incluso pudieron operar en forma clandestina una radio para comunicarse con el continente. El único ataque que sufrió fue de un misil Shrike (que capta y sigue las emisiones de radio o de radar) que "enganchó" la antena del Puesto Comando, que estaba ubicada a unos 15 metros del refugio.

Operatividad permanente

En concreto, la Base nunca dejó de estar operativa, a partir del 2 de abril y hasta la noche del 13 al 14 de junio. Ya el día 14, el aeródromo estaba bajo el alcance de los obuses de campaña británicos, y no sólo del cañoneo naval o de aviación. El tiro directo de la artillería enemiga resultaba muy difícil de neutralizar por lo que toda resistencia ulterior hubiera sido inútil.

El único ataque que afectó directamente a la pista fue el del 1° de mayo, aunque no la dejó fuera de servicio, y a partir de ahí, ante la amenaza del cerco de artillería antiaérea argentina, los Harrier literalmente tiraban bombas donde podían y la cinta asfáltica nunca más fue tocada.

Durante uno de los ataques con bombas Durándal (especialmente destinadas para destrozar pistas), el reguero pasó a muy pocos metros de la pista y uno de los artefactos se enterró justo en el borde. En este caso, la falla de puntería se puede atribuir a que los atacantes se dejaron tentar por el blanco que presentaban varios aviones en tierra, que en realidad ya estaban fuera de servicio y habían sido puestos como señuelo. Así, cuando quisieron volver sobre la pista para bombardearla, no les alcanzó el espacio para maniobrar y fallaron.

"En realidad, reflexiona el brigadier Destri, no sé



Un misil Shrike contra el PC de la BAM Malvinas

(La muerte del primer teniente Luis Castagnari)

El (PC) Puesto Comando de la Base Aérea Militar Malvinas (como oficialmente se denominó el aeródromo de Puerto Argentino) estaba instalado en un ''bunker'' convenientemente enmascarado y protegido. Nunca recibió un ataque directo, salvo el de un misil Shrike, un mortífero artefacto diseñado para captar señales de radio o de radar, ubicar la fuente emisora y dirigirse a ella para destruirla. Como es lógico, este Puesto Comando contaba con equipos de comunicaciones dotados de su correspondiente antena, la que previsoramente había sido colocada a unos quince metros del refugio.

En la noche del 29 de mayo, un avión británico, seguramente un Harrier, disparó un Shrike contra un blanco no identificado, el que solamente había sido detectado por su emisión radial. El misil cumplió la tarea para la cual había sido diseñado con fría eficacia, pasó junto a la simple antena de un solo polo, sin tocarla ni dañarla, y explotó a pocos metros. Pero la fatalidad ya se había hecho presente.

Esa misma noche, el primer teniente de la Fuerza Aérea Luis Castagnari conducía a un grupo de diez suboficiales, armeros y mecánicos de Pucará, recién llegados a las Malvinas para efectuar algunos reemplazos de personal. Un fuerte bombardeo naval los sorprendió cuando se alejaban a campo traviesa del aeropuerto, por lo que Castagnari decidió dirigirse con su grupo hacia el otro lado de la loma junto al Puesto Comando, donde quedaría al abrigo de la artillería británica.

Como todos los que ya eran ''veteranos'' en Malvinas, sabía que los bombardeos navales consistían en diez salvas seguidas, de ocho a diez granadas cada vez, después de lo cual sobrevenía un lapso de calma de alrededor de 20 segundos. Pensó así utilizar ese paréntesis para dirigirse con los suboficiales hacia la protección de la loma.

Contó diez salvas, el bombardeo se detuvo y Castagnari encabezó el grupo, unos metros delante del resto. Al pasar junto a la antena del Puesto Comando, llegó el inesperado misil Shrike con su carga de muerte. A los suboficiales sólo los alcanzaron algunas esquirlas y la gran onda de la explosión. Al oficial lo alcanzó prácticamente de lleno. Así dio su vida el primer teniente Luis Castagnari.

cómo han podido errar esos impactos a toda una pista de 1.200 metros, cuando nuestros pilotos les pegaban a las fragatas, que eran diez veces más chicas. Yo lo atribuiría al poco deseo de arriesgarse o mucho nerviosismo al atacar, porque ellos venían a 'hacer un paseo' y nunca pensaron tener tantas bajas."

Después se supo también que la gente de la Base siempre intentó exagerar los daños sufridos (en realidad, la noticia de que la pista era operable la dieron en su momento las radios argentinas, cuando los defensores de la BAM Malvinas hubieran preferido informar que estaba destruida). Incluso unas columnas de fuego que fueron captadas por la televisión argentina poco después del bombardeo del 1° de mayo fueron avivadas por la gente de la Fuerza Aérea para exagerar los daños.

Aterrizajes con rayo láser

Como con el correr de los días y la intensificación del combate las operaciones diurnas en el aeropuerto se tornaban más difíciles, se comenzó a realizar abastecimientos nocturnos, con las consiguientes desventajas de tener que aterrizar prácticamente sin iluminación, porque las balizas de las pistas sólo se encendían a último momento y el tiempo imprescindible para que los aviones tocaran tierra.

Para ayudar a los pesados C-130 Hércules, el aeródromo contó con un "fusil" de rayo láser desarrollado por el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas (CITEFA). Consistía en un emisor de láser totalmente portátil y del tamaño aproximado de un rifle, que proyectaba un rayo bastante intenso con un alcance de tres o cuatro kilómetros. Desde la cabecera de pista se apuntaba al avión que venía aproximándose, cuyo piloto tenía así una referencia precisa de dónde estaba ubicado el centro de la pista. El ingenioso artefacto fue probado la primera noche, con éxito, por el propio comodoro Destri.

El temor y el heroísmo

Toda la gente que se desempeñó en la Base Aérea Malvinas respondió en un ciento por ciento, según el testimonio coincidente de quienes fueron sus jefes. En los 74 días de permanencia en las islas sólo se registraron dos sanciones disciplinarias, contra dos oficiales, y ningún otro problema.

El comportamiento de todos, oficiales, suboficiales y soldados, fue reiteradamente descripto como valiente y estoico. Sobresalió la actitud de varios suboficiales mayores, ya por los 45 años de edad, a los que prácticamente fue imposible disuadir de que salieran a efectuar reparaciones –habitualmente en líneas de comunicación o en el balizamiento de la pista–, a pesar del riesgo que implicaba hacerlo durante los bombardeos.

Las anécdotas y actos de heroísmo no fueron pocos. Uno de los episodios tuvo lugar durante los primeros bombardeos de Vulcan y fue testimoniado por el propio jefe de la Base. Un cabo destacado en el Puesto Comando no pudo dominar el pánico y quedó literalmente paralizado. Relevado del servicio, volvió al día siguiente y pidió permiso para volver a trabajar en ese lugar de tanto peligro. Pidió disculpas por no haberse podido controlar e insistió en volver a su puesto de trabajo porque quería probarse a sí mismo que podía soportar la tensión de un ataque. En el siguiente bombardeo se mantuvo firme, sin flaquear.

Durante el ataque del 1° de mayo, un capitán de la





Fuerza Aérea que estaba en la torre de vuelo del aeropuerto resultó herido en la espalda, por lo que la única forma de moverlo era en una camilla. Así fue bajado y cuando se acercaba la ambulancia para evacuarlo, se produjo, era alrededor de las 7.30, el ataque de los Harrier. Todos corren a los refugios, menos el enfermero, quien cubre al herido con su cuerpo, y le dice: "Quédese tranquilo, señor, yo lo voy a proteger".

El final de la batalla

Ya con el final muy cerca, desde el aeródromo se podía apreciar que las fuerzas británicas cerraban inexorablemente el cerco sobre Puerto Argentino. En la base aérea se reforzaron las posiciones defensivas y se alistaron inclusive para llegar al combate cuerpo a cuerpo.

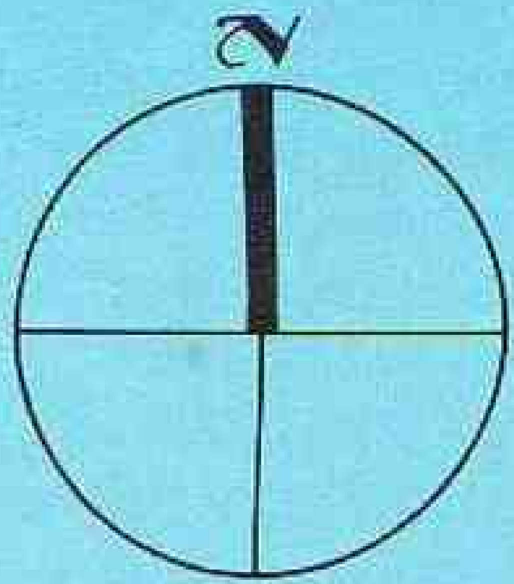
De los aviones Pucará fuera de servicio se extrajeron ametralladoras y cañones, que fueron colocados sobre afustes improvisados para ser empleados en tiro de superficie. Hasta se llegó a preparar un ingenioso dispositivo para disparar con las coheteras de los IA-58 desde tierra. Pero la batalla final se libró del otro lado de la capital de las islas y así terminó todo.

La Base Aérea Militar Malvinas había concretado 1.533 operaciones aéreas –con un solo accidente leve, un F-28 que se salió de pista tras aterrizar con viento cruzado–, durante las que se descargaron 6.500 toneladas de suministros y equipos, se trasladaron 9.800 pasajeros y se evacuaron 264 heridos. Durante los 45 días de combate sufrió el impacto de 51 bombas de 500 kg, 140 de 250 kg y 16 del tipo "rompepistas" Durandal o Condiv, además de 1.200 proyectiles de artillería naval.

Al comenzar las hostilidades había en la Base 1.100 hombres y se registró un total de cinco muertos y 18 heridos, mientras que los británicos perdieron siete aviones Harrier en sus intentos de inutilizar el aeródromo. La última operación aérea desde el aeropuerto se concretó el 13 de junio a las 20 horas, cuando un C-130 Hércules despegó hacia el continente.

Este fue el escenario de una fase de la batalla en la que el objetivo de la dotación del aeropuerto era mantenerlo funcionando para abastecer a los defensores de las islas.

Página opuesta: durante los 74 días que duró la guerra, pasaron por la BAM Malvinas 6.500 toneladas de suministros y 9.800 hombres.



FUERZA AEREA ARG

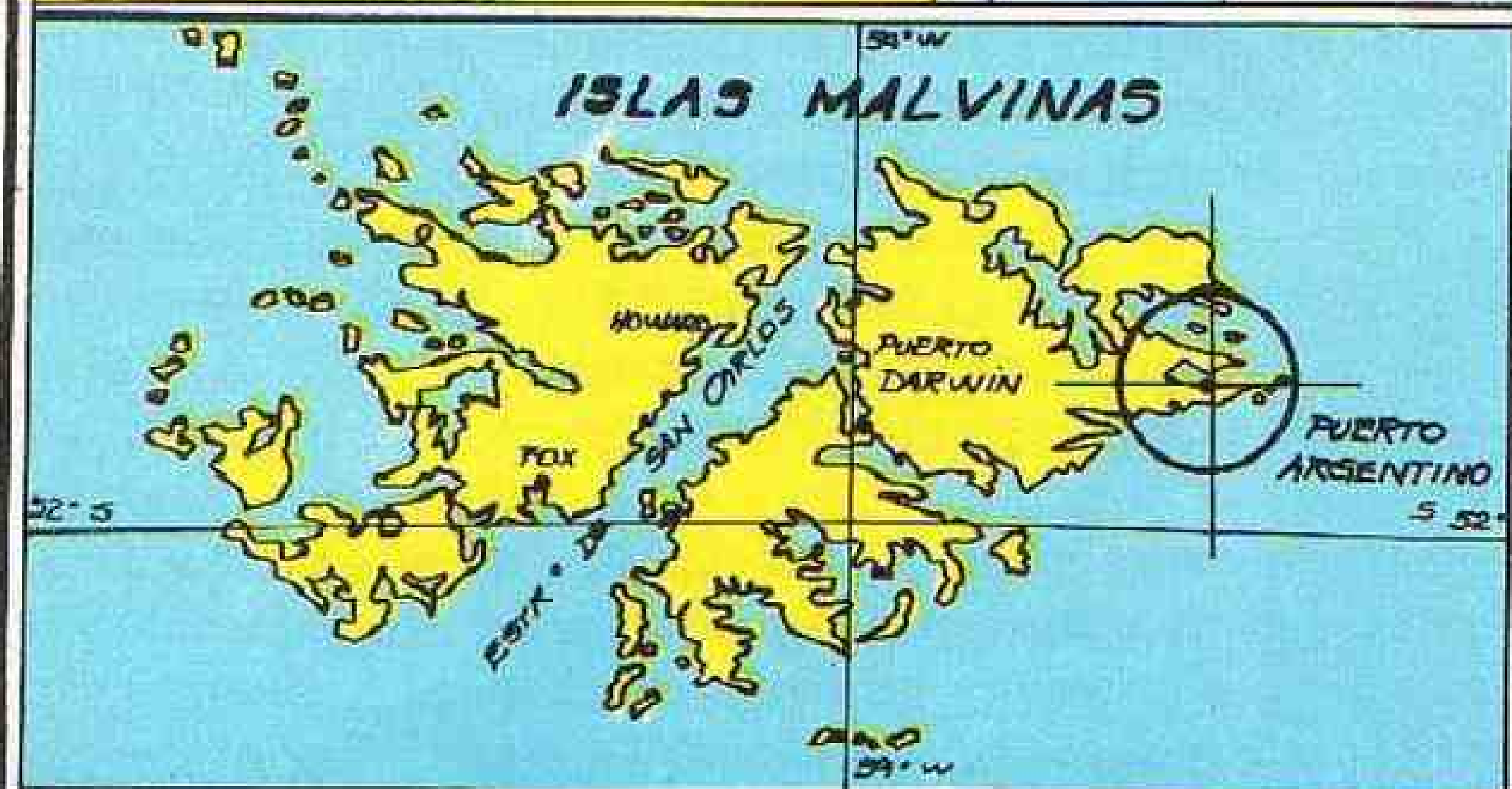
CROQUIS DE IMPACT

57°50' W

51° 40' S

PTO. ARGENTINO

CAMINO A PUERTO ARGENTINO



BASE AEREA MILITAR MALVINAS

PISTA 08/26 - 1200 x 30 m ASF.

TINA-BASE AEREA MILITAR MALVINAS

RECIBIDOS ENTRE 01 MAY 82 AL 14 JUN 82

57° 03' W



C° SAN FELIPE

REFERENCIAS
● BOMBAS 1000 Lbs.
△ BELUGA
BOMBARDEO NAVAL
MISILES AS/SS
CAÑONEO AEREO
• BOMBAS 500 Lbs.
x BOMBAS CONDIV.
PC BAM
PC RI25
AAa 35/20mm.
RADAR AAa
○ IMPACTOS SIMULADOS
MISILES S/A

HISTORIAL

CREACION	02 ABR 82
DESACTIVACION	14 JUN 82
MOVIMIENTO DE AVIONES	ATERRIZAJES Y DECOLAJES: 1533 OPERACIONES
TOTAL DE CARGA RECIBIDA	6500 TONELADAS
MOVIMIENTO DE PERSONAL	9800 PASAJEROS - 264 HERIDOS EVACUADOS
IMPACTO DE PROYECTILES (130 Tns. aproximadamente)	51 BOMBAS DE 1000 Lbs.
	140 BOMBAS DE 500 Lbs. (aprox.)
	1200 PROYECTILES DE ARTILLERIA NAVAL (aprox.)
	16 BOMBAS TIPO CONDIV
EFECTIVOS EN LA PENINSULA	1100 HOMBRES
BAJAS POR BOMBARDEOS	5 MUERTOS 18 HERIDOS
BAJAS PRODUCIDAS AL ENEMIGO	3 AVIONES "HARRIER" DERRIBADOS Y 2 AVERIADOS

PRIMER ATERRIZAJE: 02 ABR 82 · 08.50 HS - ULTIMO DECOLAJE: 13 JUN 82 A LAS 20.36 HS

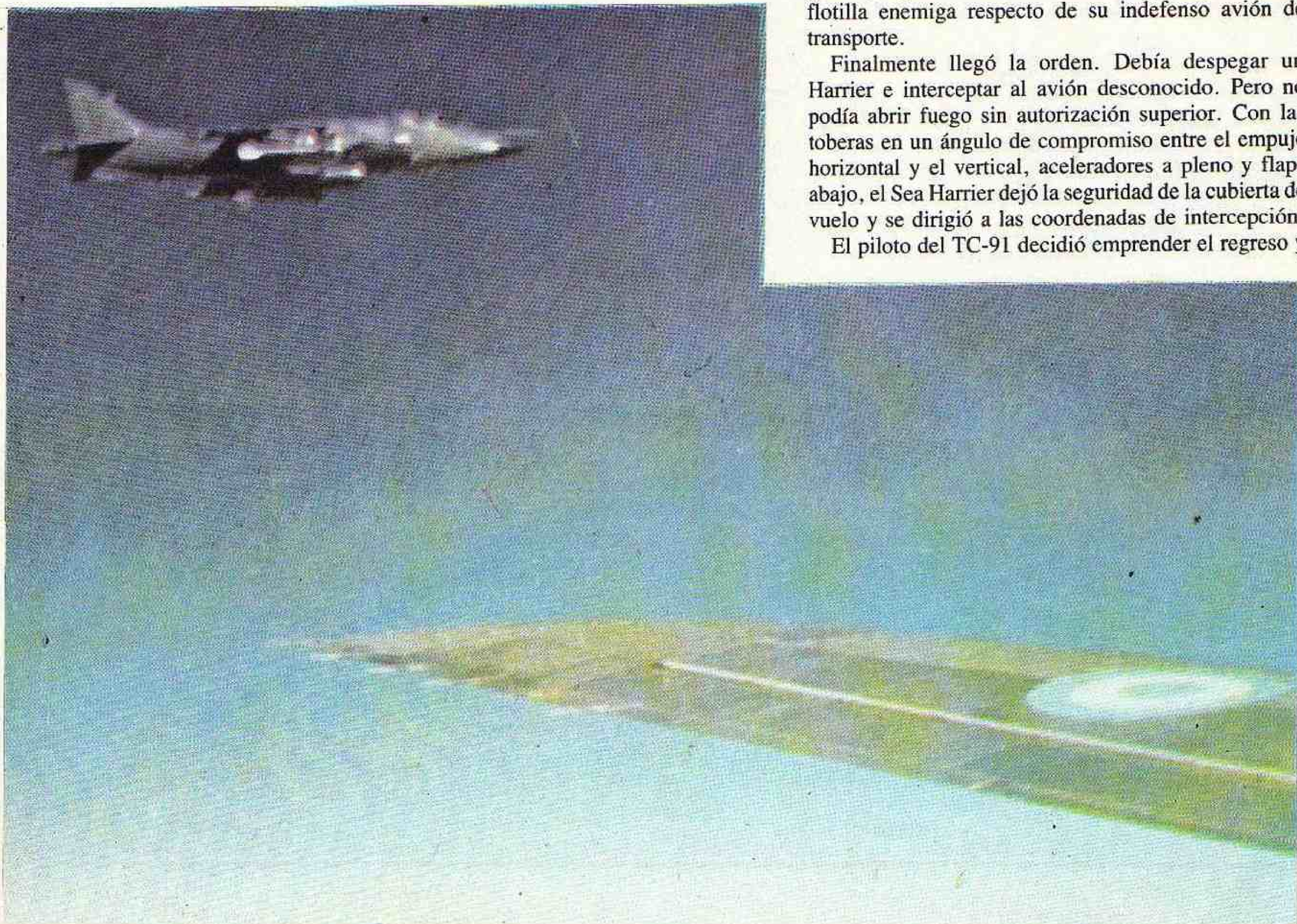
ESCALA 1: 16.300

La silenciosa tarea de los Boeing 707

Momento en que el FRS 1 Sea Harrier enviado por la flota, se acerca peligrosamente al Boeing 707 argentino. Obsérvese el misil AIM9L Sidewinder bajo el ala del caza.

En la sala de radares del portaaviones liviano británico *"Hermes"* el suboficial de guardia miró con suma atención, pero todavía sin alarma, el eco registrado en la pantalla. Todo parecía indicar que se trataba de un vuelo rutinario, seguramente comercial, con despreocupados turistas que viajaban hacia el norte, tal vez procedentes del cercano Brasil. Inesperadamente, cuando el avión se encontraba a unos 150 km, inició un pronunciado descenso y cambió el rumbo, para poner proa hacia la flota inglesa. Una nueva pasada del radar y ya no dudó. Dio la alarma. Aeronave desconocida en rumbo de intercepción directo hacia el grupo de tareas.

Después de largas horas de aburrido vuelo, el Boeing 707, matrícula TC-91 de la Fuerza Aérea Argentina, había vivido un momento de tensión cuando su radar meteorológico indicó un eco en la superficie del Atlántico. Luego de un brusco descenso desde los 11.000 metros de altitud en que viajaba hasta 600 metros sobre las olas, constató que se trataba de un buque de línea y volvió a trepar a su cota de exploración. Pero una nueva señal, esta vez eran seis los ecos, lo hizo alterar el rumbo que llevaban y volver a bajar.



La alarma se disparó en la sala de pilotos del *"Hermes"*, quebrando para siempre la indolente tranquilidad de los que estaban de guardia. Una rápida revisión al caza de despegue vertical Sea Harrier, una palmada casi supersticiosa a los misiles aire-aire AIM9L Sidewinder que asomaban, dormidos, de las alas, y el "cazador" ya estaba ubicado en su cabina. A su frente, la rampa en forma de trampolín que le permitiría despegar –en una suerte de modalidad "híbrida" entre el decolaje vertical y el carreteo normal– con su carga de guerra. Por el momento la orden no llegaba.

En el Boeing todos alcanzaban nuevamente el pico de tensión. Y súbitamente, al salir de las nubes, los vieron. Pero no se presentaban como esperaban. En lugar de navegar en formación, los buques ingleses parecían marchar con rumbos divergentes y seguramente a plena máquina, a juzgar por las estelas que dejaban tras de sí. Entonces comprendieron, la flota británica –ya no cabían dudas– estaba alertada y seguramente no se limitaría a un curso evasivo. De todas maneras, el comandante del Boeing argentino maniobró su avión de manera de poder tomar mejores fotografías, dejando de lado la amenaza que significaba la flotilla enemiga respecto de su indefenso avión de transporte.

Finalmente llegó la orden. Debía despegar un Harrier e interceptar al avión desconocido. Pero no podía abrir fuego sin autorización superior. Con las toberas en un ángulo de compromiso entre el empuje horizontal y el vertical, aceleradores a pleno y flaps abajo, el Sea Harrier dejó la seguridad de la cubierta de vuelo y se dirigió a las coordenadas de intercepción.

El piloto del TC-91 decidió emprender el regreso y

aceleró sus cuatro reactores para ascender. Alguien dio la alarma. Un Harrier se acercaba velozmente. Había que evadirlo, fue el primer pensamiento. ¿Pero cómo? Hasta que la respuesta fue clara: no había forma de escapar. Inútil era forzar la estructura y capacidad del Boeing intentando dejar atrás a un avión de caza, de manera que retrocedió un poco los aceleradores hasta una posición normal y todos se dispusieron a esperar el destino.

Desde la cabina del Harrier el piloto de caza se limitó a escudriñar al Boeing en busca de antenas delatoras de equipos especiales de rastreo. Infructuosamente giró a su alrededor hasta que, finalmente, se puso a un lado y a pocos metros. Por radio pidió instrucciones. ¿Debía disparar? Momentos después llegó la decisión: retornar al *"Hermes."*

Cinco horas después, el TC-91 aterrizaba en el aeropuerto internacional de Ezeiza. Acababa de finalizar la primera de muchas misiones de reconocimiento a cargo de los Boeing 707 que posibilitarían el éxito de otros tantos ataques aéreos a la flota inglesa. Era la tarde del 21 de abril de 1982.

Desde que se conoció la decisión británica de enviar una fuerza de tareas para recuperar las islas Malvinas, una de las preocupaciones fundamentales de la Fuerza Aérea Argentina fue la de ubicar con precisión al enemigo. Para esta tarea no contaba con los medios especializados habitualmente al alcance de las grandes potencias, por lo que debió recurrir a los elementos disponibles y al ingenio y capacidad profesional de sus hombres. Así se emplearon los KC-130 Hércules, Fokker F-28, Learjet y los Boeing 707, aparatos estos últimos que no difieren en nada con los utilizados en las aerolíneas comerciales.

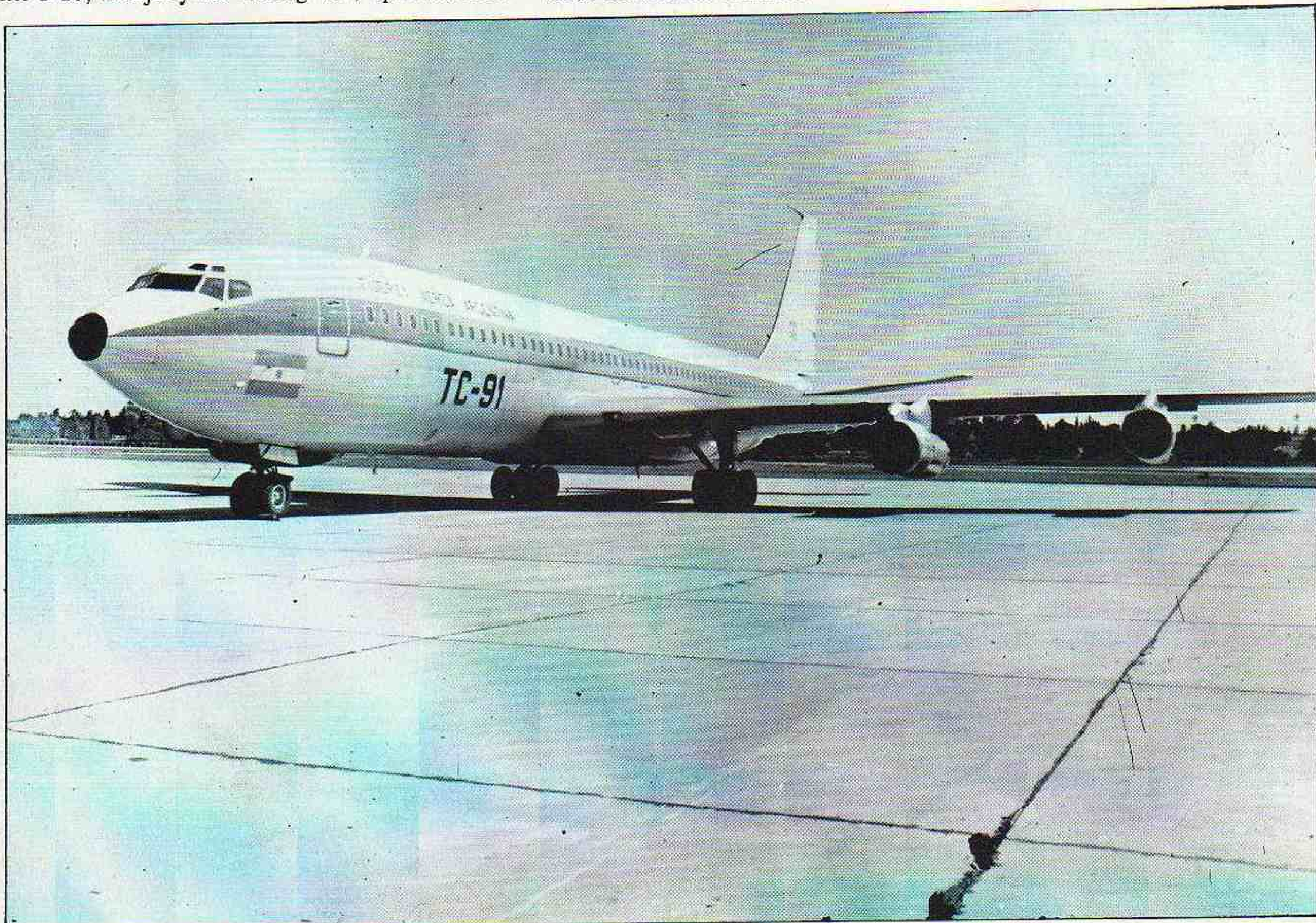
Así ocurrió ese primer reconocimiento exitoso del 21 de abril, que se repetiría tres días más tarde en la posición 33° Sur y 28° Oeste, cuando un B-707 avistó a los dos portaaviones ingleses y ocho buques de escolta con rumbo a las Malvinas. Nuevamente esta vez un Sea Harrier "interceptó" al avión argentino, sin mayores consecuencias.

Ya iniciadas las hostilidades, es decir, después del 1 de mayo, los riesgos asumidos por el escuadrón de reconcimiento se incrementaron notablemente. Incluso, tras un encuentro fortuito, ocurrido el 12 de mayo, entre un Boeing 707 y un avión de reconocimiento británico Nimrod, se tejieron versiones en el sentido de que los ingleses habían armado sus aviones de exploración, habitualmente tan indefensos como los argentinos, con misiles aire-aire Sidewinder.

Pero quizás la situación de mayor riesgo vivida por los tripulantes de Boeing fue la que tuvo lugar el 22 de mayo, en pleno Atlántico, unos 2.200 km al este de la ciudad brasileña de Río Grande do Sul. Esa vez el B-707 tuvo que soportar un ataque con seis misiles superficie-aire, probablemente Sea Dart, disparados por el crucero *"Bristol"* y el destructor *"Cardiff."* Con maniobras que excedían los límites del avión, el piloto argentino logró escapar a todos y retornar a su país sin novedad.

El 13 de junio el escuadrón Boeing 707 cumplió su última misión de reconocimiento lejano, en silencio y sin estridencias, tal como lo había hecho durante casi todos los días del conflicto.

Abajo: el Boeing 707 matrícula TC-91 de la Fuerza Aérea, protagonista del episodio que se relata.



Al combate en cáscaras de nuez



El domingo 11 de abril de 1982, dos pequeñas unidades patrulleras de la Prefectura Naval Argentina, la ''Río Iguazú'' y la ''Islas Malvinas'', desafiaron el bloqueo inglés y cruzaron a prestar servicio en el reconquistado archipiélago. Sólo esa misión hubiera bastado para anotarlos en las listas del coraje. Pero además combatieron bien. Hicieron más de lo que se esperaba de tan pequeñas naves. Aquí, la historia de la ''Río Iguazú'', que tuvo sus héroes y un singular triunfo al derribar un Harrier en su postrer navegación.

"Desesperación, impotencia, el impacto de ver a los compañeros muertos y heridos" son términos que parecen desplazados en una tranquila dependencia de un guardacostas de Prefectura amarrado en la Dársena "E" de Puerto Nuevo, pero retrotraen a una luminosa mañana del 22 de mayo de 1982 en Malvinas.

El cabo 1° José Raúl Ibáñez, un correntino de Libertador, departamento Esquina, es un muchacho alto, de 28 años, de hablar tranquilo, que por momentos vacila al reconstruir –con la mayor exactitud posible– el derribo de un Harrier inglés que se aprestaba a darle el golpe de gracia a la averiada patrullera "Río Iguazú".

Lo más singular en este hombre de la especialidad de máquinas es que no había tenido ninguna instrucción como ametralladorista, "los veía trabajar a los servidores de la pieza y ponía mucha atención, pero nunca hice ningún curso específico."

Esa mañana, minutos después de las 8, el comandante de la nave, que se hallaba a unas 12 millas de Puerto Darwin, divisó a los aviones y tocó zafarrancho de combate.

Ibáñez –entonces cabo 2° se encontraba en la sala de máquinas cuando oyó las detonaciones y sintió que el buque se estremecía por los impactos, e inmediatamente comenzó una maniobra de achique ante una vía de agua que pronto se reveló como incontenible.

El relato de Ibáñez

"En el momento en que subí a dar aviso veo a mis compañeros tirados en la cubierta, el pibe Julio Omar Benítez muerto –había perecido instantáneamente al pie de su ametralladora 12,7, el ayudante Vaccaro y el cabo Bengochea se encontraban gravemente heridos."

"Cuando levanté la vista –continúa Ibañez– advertí que por popa se largaba en picada un avión, a unos doscientos o trescientos metros. Mi primera reacción fue tomar la pieza y comenzar a tirar cuando el piloto inglés perfiló su máquina para el ataque."

Según el cabo 1° "alcancé a ver que comenzaba a disparar sus cañones, pero tiró un poquito y luego cesó, yo le apuntaba un poco por delante y no aflojaba el disparador e inmediatamente comenzó a lanzar un chorro de humo negro, que se fue espesando con rapidez mientras pasaba sobre nosotros y perdiendo altura se dirigía tierra adentro".

"Ahora, hay que ver la sensación que se siente cuando lo ataca a uno un aparato de ésos, tan sofisticado y uno con tan poco armamento, resulta intimidante", dice pausadamente Ibáñez con una sonrisa como de disculpa.

"Pero cuando salí a cubierta y vi a mis compañeros muertos y heridos a lo único que atiné fue a atropellar por la ametralladora y ahí nomás fue que comencé a tirar. Fue una reacción de autodefensa, ante la impotencia en que creí sentirme", añade luego, rememorando esos vertiginosos segundos, que aún ahora no logra medir con exactitud.

"Quizás haya sido eso la salvación nuestra, porque de no ser por ese "toque" no habría quedado nadie para contarlo, porque ya se disponía a ametrallarnos. El otro avión –por suerte– se retiró"...



Una de las dos patrulleras de la Prefectura Naval que burlaron el bloqueo inglés y llegaron a las Malvinas para efectuar numerosas misiones de apoyo. Abajo: el cabo 1° José Raúl Ibáñez, tripulante de la "Río Iguazú" que combatió heroicamente. Ibáñez fue quien alcanzó a un Harrier con una ametralladora 12,7 mm.



– Mientras tanto, la lancha que hacía agua por popa fue embicada en la costa y se procedió al desembarco de toda la tripulación y de veintiún hombres de Ejército que eran transportados hacia Darwin.

Dos horas después llegaron helicópteros para conducir los heridos a Puerto Argentino, pero Ibáñez debió permanecer allí hasta el otro día. Ese había sido el punto culminante de que lo había sido considerado como una "linda misión", en el momento en que, los primeros días de abril, se había ordenado a la "Río Iguazú" zarpar hacia Malvinas.

"En realidad en ese momento no previmos lo que iba a suceder", confiesa el suboficial. "Estábamos todos eufóricos por la recuperación del archipiélago y nos llenaba de orgullo participar directamente, aunque sabíamos que los elementos mismos ya representaban un riesgo grande para una embarcación patrullera como la nuestra."

"Ahora el suboficial presta servicios en el guardacostas "Prefecto Fique", se ha casado, tiene un hijo de cuatro meses y una medalla al "Alto Valor al Combate", que le entregaron justo un año después de la iniciación de la guerra.

El comandante.

Por su parte el subprefecto Eduardo Adolfo Olmedo, capitán de la patrullera, recuerda las circunstancias que lo llevaron a él y a su tripulación a esa cita con el destino.

"Zarpamos el 6 de abril de 1982 junto con la "Islas Malvinas", debíamos ir primero a Puerto Deseado donde recibiríamos instrucciones definitivas para el cruce del archipiélago, adonde íbamos a crear un destacamento de Prefectura", rememora en su despacho del edificio "Guardacostas."

"Nuestras órdenes determinaron que saliéramos hacia las islas el domingo 11 de abril y a las 0020 del lunes 12 cruzamos el límite de la zona de exclusión que había comenzado a regir a partir de la medianoche. Fuimos la primera embarcación que burló el bloqueo británico", explica Olmedo.

"Llegamos a Puerto Argentino a las 2 ó 3 de la mañana del martes 13 y nos dispusimos a cumplir con las diversas misiones que nos iban a asignar."

Otro testimonio de la participación de la Prefectura Naval Argentina en las luchas por el archipiélago: bajo redes de enmascaramiento, se ve uno de sus helicópteros Puma, que resultó dañado en un ataque británico.



Pero este breve y conciso resumen no pone de manifiesto los riesgos y azares de una travesía en una embarcación de 90 toneladas, de apenas 28 metros de eslora que no la hace muy apta para la navegación en mar abierto y menos en esa zona.

Además las naves iban cargadas al máximo de su capacidad, con combustible, aguas, pertrechos y la tripulación con equipo completo. Llevaban también lo que en el lenguaje naval se llama "elementos de respeto", es decir todo lo necesario para el mantenimiento de las naves y la instalación del destacamento.

"La travesía fue muy movida –recuerda Olmedo– encontramos un "mar 8" y al ir consumiendo gradualmente el combustible el rolido hacía que los motores "chupasen aire" y se detuvieran. Inmediatamente había que comenzar la maniobra para ponerlos en marcha, pues la nave al garete podía en cualquier momento dar una vuelta de campana."

"Ya en Malvinas cumplimos diversas misiones, –añade– entre otras la de practicaje para los buques que llegaban a Puerto Argentino y que tenían que ser conducidos entre los campos minados de la bahía."

Hay una tarea que el subprefecto recuerda particularmente por el porcentaje de riesgo que entrañaba: una misión conjunta de reconocimiento a la isla de Los Leones Marinos, al sudeste de Puerto Argentino dentro del alcance de los buques y aviones británicos.

La "Río Iguazú" desembarcó a una veintena de infantes de marina que hicieron un reconocimiento y hallaron una pista de aterrizaje en cruz y depósitos de combustible de aviación.

"El 22 de mayo, ante el cariz que tomaban los acontecimientos en Darwin nos ordenaron transportar con urgencia más armamento y personal. Partimos llevando dos cañones de 105 mm. Oto Melara y veinte soldados al mando de un subteniente."

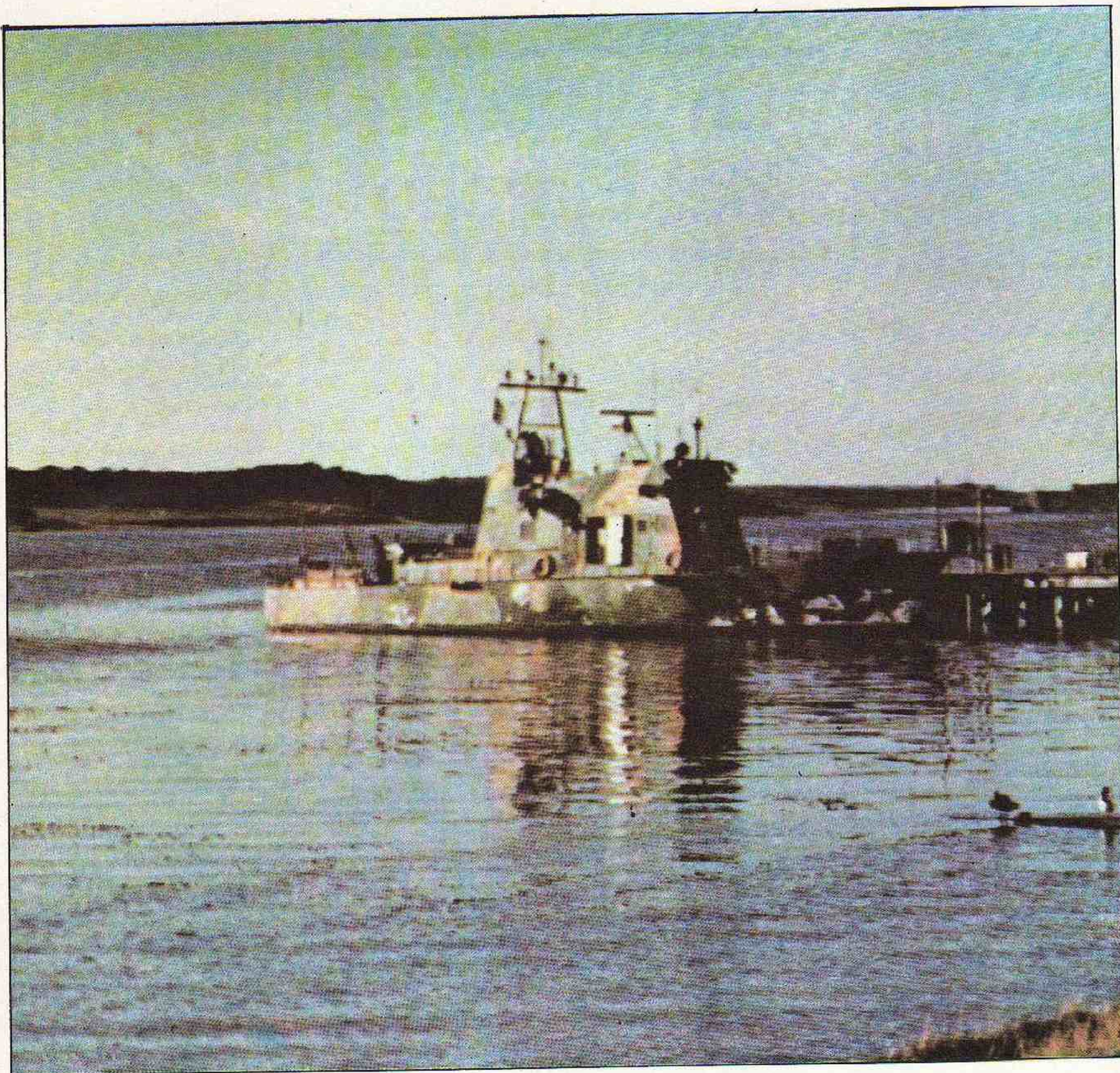
"Esto resultó bastante complicado, porque tuvimos que desarmar las piezas que pesaban tres toneladas y acondicionarlas bajo cubierta, dado que por encima de la línea de flotación hubiesen puesto en riesgo la estabilidad de la embarcación", señala Olmedo.

"El tiempo era hermoso, –hasta había sol– sin nubes y nos desplazábamos en constante alerta por los ataques aéreos. Personalmente, lo que más temía era a los helicópteros británicos de ataque, dado que había varias fragatas enemigas en las proximidades y ese tipo de aeronaves eran las más indicadas para ser lanzadas contra una patrullera como la nuestra."

"A eso de las 8:10 ú 8:20 divisamos los aviones, así toqué a zafarrancho y el radiooperador alertó inmediatamente a Darwin, que estaba a unas 12 millas de distancia. Los radares de allí también los habían detectado y los informes de la Fuerza Aérea establecieron que habían entrado en zona tres máquinas enemigas, dos de las cuales se dirigieron al sector donde nos hallábamos nosotros."

"En el primer ataque, que se produjo a unos 60 ó 70 metros de altura, en vuelo rasante murió el cabo Benítez, servidor de una de las piezas de 12,7 y quedaron gravemente heridos el ayudante Vaccaro que manejaba la otra y el abastecedor, cabo Bengochea. Inmediatamente se produjo una vía de agua y la embarcación comenzó a asentarse de popa al inundarse la parte posterior y la sala de máquinas, así que puse rumbo a la costa para embicar", explica el subprefecto Olmedo.

"Al quedar apoyada la lancha en la orilla se produjo el último ataque y como los motores habían quedado



Con el camuflaje pintado para la ocasión, la patrullera de la PNA "Río Iguazú" aparece en su apostadero en Malvinas. Poco después protagonizaría su desigual combate con dos Harrier británicos, hundiéndose en Choisseul, cerca de Darwin. Uno de los Harrier pagó caro ese encuentro.

funcionando un denso humo comenzó a salir por la chimenea, lo que puede haber hecho creer al piloto enemigo que nos habíamos destruido totalmente. El jefe de máquinas, subprefecto Villar, puso sin embargo en marcha el sistema automático de extinción de incendios Halon y controlamos el siniestro."

En cuanto al derribo del Harrier GR3, el subprefecto Olmedo estima que "el avión "se tragó" la cortina de fuego que tendió con cabo 1° Ibáñez, quien, como señalé en mi informe que motivó su condecoración, procedió, aunque no tenía instrucción especial como ametralladorista, con todo acierto".

"Yo me encontraba en el puente –completamente dedicado a la maniobra para salvar la nave y a su tripulación– así que oí los disparos y luego vi cómo el aparato británico trataba de ganar altura. Le salía una densa humareda de la "panza" y se dirigió hacia el interior de la isla, información que fue confirmada por observadores civiles de la Fuerza Aérea que se encontraban en las cercanías. Su pérdida fue posteriormente reconocida por el comando enemigo."

De la "Río Iguazú" se recuperaron todos los elementos útiles y el resto fue destruido para que no cayesen en manos del adversario. Incluso los cañones Oto Melara pudieron ser recuperados por personal de Ejército y de la Fuerza Aérea.

Entre los veinte soldados que transportaba la embarcación de prefectura hubo solamente un herido leve, por una esquirla en el cuello.

Finalmente el subprefecto Olmedo concluye: "El personal fue evacuado el 28 de mayo hacia Puerto Argentino y regresó al continente después del 14 de junio. Por mi parte volví el 1° de ese mes".

Alguien comparó la actuación de la "Río Iguazú" con "el envío de un patrullero de la policía a intervenir en una batalla terrestre. Los medios no se correspondían con los riesgos y el poder del adversario, pero el temple de la tripulación compensó esta desventaja."



La Artillería del Ejército



En 1756 se organizó la Artillería Provincial con naturales del país, de aproximadamente 100 hombres; para instruirlos y disciplinarlos se establecieron "Escuelas Prácticas de Ejercicios de Cañón y Mortero", antecedentes de la primera Escuela de Artillería.

El 7 de octubre de 1806 se crearon: a) El Cuerpo de Patriotas de la Unión. b) El Cuerpo de Artillería de Indios, Pardos y Morenos. c) El Escuadrón Auxiliar de Caballería de la Real Maestranza de Artillería.

El estallido revolucionario de enero de 1809, hizo que Liniers disolviera los cuerpos españoles, predominando entonces elementos criollos. Posteriormente Cisneros reestructura las fuerzas, quedando un Batallón de Artillería Volante y el viejo reducido Real Cuerpo de Artillería.

A partir de 1810 la Artillería Argentina participó en todas las expediciones libertadoras, destacándose en la expedición al Alto Perú el Teniente Coronel Felipe Antonio Pereyra de Lucena, primer oficial de graduación muerto por la gesta de Mayo. Su nombre está inscripto en la Pirámide de Mayo. También participó en las expediciones al Paraguay, Banda Oriental y la campaña libertadora del General San Martín a Chile y Perú, destacándose en la heroica epopeya como jefe de la Artillería el Teniente Coronel Pedro Regalado de la Plaza.

Por decreto del 1° de julio de 1825 se organiza el Ejército Nacional, disponiéndose que la Capital deberá contar con un Regimiento de Infantería a 3 Batallones y cada Batallón debía tener una compañía de Artillería.

En la guerra contra el Imperio del Brasil la Artillería se destacó al mando del Coronel Bartolomé Mitre y el General Ricchieri.



En la actualidad la Artillería Argentina cuenta con unidades equipadas con materiales de Campaña y Defensa Aérea avanzados en su género, entre ellos telémetro láser, radares y computadoras.

El espíritu progresista y renovador ha hecho de la Artillería un arma sumamente técnica y de gran precisión. En la campaña de las Islas Malvinas participaron en forma destacada el GA 3 y el GA Aerot 4.

El origen del Grupo de Artillería 3 se remonta al 31 de julio de 1890, con la creación del Regimiento 3 de Artillería ligera. A lo largo de su historia ocupó distintas guarniciones: Capital Federal, Zárate, Villa Mercedes (San Luis), Río Cuarto, Paracao (campamento cercano a Paraná, Entre Ríos), San Lorenzo y Diamante, hasta el año 1965, desde donde fue trasladado a su asiento actual en la ciudad de Paso de los Libres (Corrientes).

El nacimiento del Grupo de Artillería Aerotransportado 4 se remonta al viejo Regimiento 4 de Artillería, creado a principios de siglo, cuando el General Ricchieri organizó el Ejército Nacional y que durante décadas tuvo su asiento en el Parque Sarmiento de la ciudad de Córdoba. Al ser disuelto, hizo depositaria de sus glorias y tradiciones a la Escuela de Artillería, la cual posteriormente organizó el Grupo de Artillería Aerotransportado 4, para que formara parte de la IVta Brigada de Infantería Aerotransportada, desde el mismo día en que ésta fue creada, el 16 de noviembre de 1964. Tiene su asiento actual en Córdoba.

Ambas Unidades, reforzadas con una Batería de Artillería de Batallón de Infantería de Marina 5, combatieron en las Islas Malvinas.

La epopeya de los Hércules

Desde los primeros minutos del desembarco argentino en las islas Malvinas, el 2 de abril de 1982, se incorporó a la trama un personaje que no dejaría la escena sino hasta horas antes del trágico final, el 14 de junio de ese mismo año. Y cumplió su vital papel a pesar de tener que actuar en notoria inferioridad de condiciones. Solitario y sin defensa posible. Desde el primero hasta el último minuto. Esa fue la actuación de los C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina en la guerra de Malvinas.

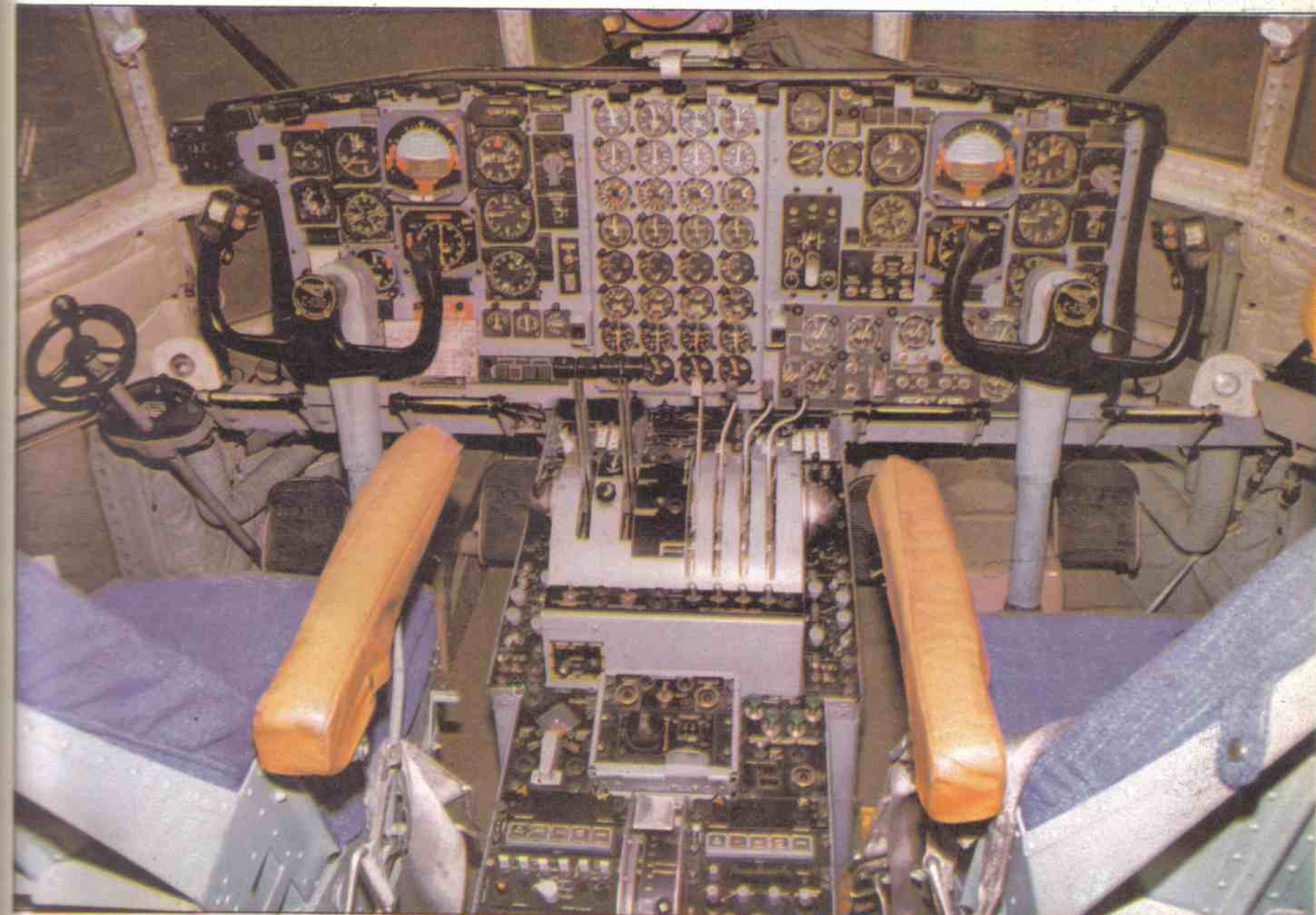
Pocas horas después de que el primer soldado argentino pusiera pie en la costa malvinense, aterrizaba en la reducida cinta asfáltica del aeródromo del todavía llamado Puerto Stanley, el primer Hércules. Iniciaba así una larga, y prácticamente ininterrumpida, cadena de comunicación con el archipiélago que llegaría a convertirse en un verdadero cordón umbilical para los aislados soldados argentinos.

Durante todo ese mes de abril los "transporteros" de la Fuerza Aérea cubrieron innumerables veces sin mayores problemas, el trayecto entre el continente y Puerto Argentino. Su misión era, fundamentalmente, la específica del escuadrón y se llevó a cabo sin sobresaltos. Pero la situación creada entre la Argentina y el Reino Unido se fue deteriorando rápidamente y las posibilidades de un arreglo pacífico se fueron esfumando lenta pero inexorablemente.

El 25 de abril se llevó a cabo la que sería primera misión de guerra de la Fuerza Aérea Argentina contra los británicos. Aunque finalmente se vió frustrada por diversos factores adversos, fue una pauta crudamente real de lo que habría de venir pocos días después.

En esa oportunidad se planificó atacar con los bombarderos Mk.62 Canberra algunos buques ingleses que se encontraban en las cercanías de las islas Georgias del Sur. Se escogieron los Canberra, de lenta maniobrabilidad y prácticamente nulo poder autodefensivo, por ser los únicos con el alcance suficiente -se debían recorrer

Cabina de mando de un C-130 argentino, de los que sostuvieron un puente aéreo con abastecimientos durante toda la guerra.



unos 4.000 km en total- como para poder operar sobre las Georgias. Tres bombarderos serían acompañados entonces por un Boeing 707, mientras que un KC-130, cuyo tanque de combustible extra para realizar reabastecimientos en vuelo le otorga una autonomía considerable cuando utiliza ese carburante para su propio consumo, se encargaría de la exploración lejana.

Fue precisamente el Hércules el que informó sobre las malas condiciones meteorológicas sobre el blanco y que además los buques a atacar estaban dentro de la bahía Cumberland, lo que prácticamente imposibilitaba la maniobra de los Canberra. Se frustró así esa primera misión, que ya no podría repetirse, porque la guarnición argentina en Grytviken se rindió poco después a la fuerza expedicionaria británica.

Bloqueo burlado

Finalmente llegó el 1 de mayo y con él, el estallido de la guerra, Los Vulcan y Harrier británicos tomaron como blanco principal la pista de Puerto Argentino en tanto que la flota inglesa se ciñó sobre las islas. A partir de ese momento la situación se acercaba a un punto crítico para la operación de aviones de transporte.

Es que desde un punto de vista estratégico, el accionar de los Hércules revestía considerable importancia dado que, en primer lugar, los abastecimientos que se podían llevar a las islas no sólo eran fundamentales para la supervivencia de los defensores sino que se convirtieron en la única fuente de alimentación ya sea en pertrechos, material sanitario, personal de relevo, correo, y al mismo de tiempo de evacuación de los heridos.

Es decir, un verdadero "cordón umbilical" entre los que estaban en las islas y el continente.

Y quizás más que desde el punto de vista material -aunque obviamente sin disminuir en absoluto este aspecto-, la actuación de los C-130 tenía mucho que ver con el apoyo psicológico a las tropas en Malvinas, que tenían así una constante prueba de que no se los había olvidado. Pero este mismo factor psicológico podría convertirse en su punto débil, porque para los atacantes británicos cortar los vuelos de los Hércules hubiera sido un hecho impactante al dejar compleamente aislados física y moralmente a los argentinos.

Pero no ocurrió así y de ahí que crece en importancia la operación de estos pesados pero nobles aparatos de transporte.

Para que esos vuelos pudieran llevarse a cabo felizmente debían concurrir los esfuerzos combinados de mucha gente, además de las propias tripulaciones. Resultaba imprescindible, en primer lugar, el esfuerzo de todos los servicios técnicos para apoyar la operatividad de los aviones, pero también era necesario el de los encargados del transporte en sí, quienes debían preparar los bultos convenientemente y a tiempo para su traslado, del personal médico que iba a bordo para atender lo relativo a las evacuaciones, de los servicios de comunicaciones y de los trabajos de inteligencia desarrollados en las islas para discurrir la manera más segura para que los Hércules pudieran entrar y salir dentro de parámetros de riesgo aceptables.

Desde el punto de vista de las tripulaciones, todos y cada uno de ellos debieron recurrir a sus mejores conocimientos en lo que se refiere a volar un Hércules, que indudablemente es un avión de grandes cualidades pero que en las circunstancias se impuso llevarlo, y aún en ciertos casos traspasar,al límite mismo de su capacidad.



El "Tango-Charlie 69", uno de los Hércules de la I Brigada Aérea (El Palomar) que combatió en Malvinas y sigue prestando sus servicios actualmente.

En general, el avión salía muy pesado de Comodoro Rivadavia, con mucho combustible a bordo para poder cumplir el trayecto de ida y vuelta sin contratiempos, dado que la ruta, que normalmente requería unas dos horas del continente a las islas (gracias al empuje del viento a favor) y unas dos horas veinte el retorno, podía extenderse a veces a tres o cuatro horas para ir y otras tantas para volver.

La mayoría de los vuelos eran nocturnos, por lo que al llegar a la pista, que tenía un hueco producido por una bomba a unos 700 u 800 metros de la cabecera habitualmente en uso, la denominada 2-6, se encontraban con el inconveniente suplementario de que el balizamiento eléctrico había quedado fuera de servicio y, por otra parte, tampoco se podía contar con un balizamiento a bochones completo ,porque eso le daría al enemigo un indicio seguro de que había una operación aérea en ciernes. De manera que normalmente aterrizaban con esas limitaciones de pista, que quedaba reducida a un ancho aproximado de unos 20 metros, quizás menos, y con una sola línea de balizamiento por bochones, que a su vez tampoco era una línea completa sino que a lo largo de toda la cinta asfáltica había seis o siete. La única compensación para los pilotos de Hércules era el haber operado asiduamente antes de que se estableciera el cerco británico, de manera que conocían muy bien la pista y los puntos de entrada.

Otra ayuda con la que contaban era un emisor de láser óptico con que se le apuntaba al avión desde el extremo de la pista para indicarle la dirección pero ocurría que no siempre se lo podía usar, principalmente por causa de la mala visibilidad y por otra parte el piloto no siempre lo veía bien. Es que como se trataba de una emisión muy puntual, si no estaba exactamente apuntado se dificultaba su ubicación.

Para los pilotos, el hecho de volar muy bajo, sin referencias visuales exteriores, basándose únicamete en las indicaciones del instrumental y de las comunicaciones, sin poder apelar al piloto automático, precisamente por la escasa altitud de vuelo, convertía la tarea en algo agotador, a lo que había que sumar la gran tensión por la situación bélica que se vivía.

Una misión tipo de los C-130 se iniciaba a eso de las siete de la tarde y podía terminar de regreso en el continente a las dos o tres de la madrugada.

"Salir, recurrir constantemente a los instrumentos, intentar ver el suelo, luego buscar la pista una pista corta mal iluminada y demás inconvenientes, no era del todo cómodo. En realidad, no era cómodo en absoluto", recuerda ahora uno de aquellos pilotos.

Al mismo tiempo, la vulnerabilidad inherente al avión de transporte hacía que todo finalmente dependiera de la situación táctica sobre Malvinas, porque si el radar de Puerto Argentino detectaba algún buque enemigo en una posición tal que representaba una amenaza cierta paa el Hércules, se le ordenaba regresar y cancelar la misión, algo que ocurrió una veintena de oportubnidades a lo largo de todo el conflicto.

Cuando finalmente el avión aterrizaba en Malvinas, ni siquiera detenía los motores. Simplemente se dirigía al fondo de la pista y ahí giraba. La carga se bajaba como se podía, cuanto más rápido y mejor, por lo que se iban dejando en el suelo de cualquier manera y enseguida se comenzaba a subir las camillas y el personal a evacuar. Ya acomodados, aceleraban los motores y una vez más en el aire. "Cuanto menos tiempo en tierra, mejor", era la frase más utilizada en ese momento. Así que entre descargar y subir a los evacuados se demoraban unos veinte minutos.

Por supuesto, como la descarga de bultos se realizaba a medida que el avión se movía, la pista se iba "acortando" para el despegue, pr lo que al final terminaban decolando en 750 u 800 metros. Y otra vez la tensión de volar pegado al agua, que se mantenía hasta haberse alejado por lo menos unos 150 kilómetros de las islas.

En muchos casos, cuando estaban en el aeródromo las tripulaciones de C-130 debieron sufrir una "alarma roja", es decir, el aviso de un ataque inminente y en esos casos el procedimiento era cortar los motores y buscar una cubierta hasta que pasara el peligro.

A pesar de los periódicos relevos, el desgaste para los tripulantes fue realmente enorme. En general cumplían cinco o seis días en Comodoro Rivadavia haciendo vuelos a Malvinas y luego tenían un descanso de dos días. En realidad, viajaban a Buenos Aires en descanso una tarde, se quedaban ahí esa noche, todo el otro día y a la mañana siguiente regresaban al teatro de operaciones.

Por otra parte, paralelamente se cumplían dentro del país una serie de vuelos,, aunque no estuvieran directamente involucrados con el frente de combate, especialmente con cargas para el Ejército, a las distintas guarniciones en Comodoro Rivadavia o Río Gallegos.

Harrier contra Hércules

Aunque entre el 1 de mayo y el 14 de junio los C-130 realizaron unos sesenta vuelos sobre Malvinas, algunos de los cuales eran misiones de exploración para ubicar buques enemigos, sólo se registraron tres casos de ataques directos a los Hércules y de ellos un único cado con consecuencias fatales para el avión y sus tripulantes.

La explicación a esa suerte de "pasividad" por parte británica sólo puede ser materia de especulación, ante la

Un fuerte "caballo de guerra", este tipo de avión de transporte se constituyó en el más empleado por ambos bandos. El escuadrón argentino, solamente entre el 1° de mayo y el 14 de junio de 1982, concretó 60 misiones en la zona de guerra. Renglón aparte merecen los vuelos de los KC-130, que reabastecieron a 279 aviones.





La carga transportada por los Hércules a Malvinas durante los días las acciones bélicas del Atlántico Sur totalizó 434.396 kilogramos. Durante esos 74 días de batalla, las tripulaciones de los C-130 estuvieron en el aire más de 427 horas.

falta de datos confiables. Entre los pilotos argentinos es creencia generalizada que en primer lugar los ingleses no creían realmente que los Hércules viajaban continuamente a las islas y que los partes argentinos que informaban acerca de esos vuelos eran simple producto de la llamada "propaganda de guerra".

Por otra parte sabían, y en este punto sí estaban en lo cierto, que la pista de la capital isleña no tenía balizamiento y que la torre de vuelo había sido destruída por los bombardeos. No hay que olvidar tampoco que para los británicos el aeródromo había sido alcanzado por varios impactos de bombas, cuando en realidad no eran más que cráteres simulados preparados por el personal de construcciones de la base aérea militar Malvinas.

El hecho concreto es que los Hércules pasaron.

El primer caso de un C-130 interceptado ocurrió el 20 de mayo, cuando dos aviones burlaron, una vez más, el bloque británico y se aprestaban a aterrizar en Malvinas. Sólo pudo tomar tierra el primero, ya que un fuerte viento cruzado obligó al restante a emprender el regreso.

Justamente en la maniobra de retorno fue detectado por los radares de la fuerza de tareas inglesa, que inmediatamente despachó dos PAC (patrulla aérea de combate) de Harrier en su persecución. El Hércules apeló a su única defensa: volar al ras de las olas y dirigirse directo al continente. Como la baja altitud dificulta la detección por radar, el comandane del Hércules perseguido decidió un giro de 90 grados para poner rumbo norte, con la secreta esperanza de que los Harrier no se percataran de la maniobra y lo perdieran. Así sucedió y los cazas ingleses siguieron de largo. Finalmente, el avión argentino volvió a cambiar de rumbo para poner proa a casa definitivamente, donde aterrizó sin mayor novedad.

La siguiente acción que involucraría a un Hércules, el 1° de junio, se convertiría en la única baja en acción del escuadrón.

Ese día el Hércules matrícula TC-63 se encontraba realizando tareas de exploración y reconocimiento, una misión de evidente riesgo que movió a los pilotos a que apodaran esos vuelos como "el loco". Poco antes del mediodía los equipos de a bordo del aparato argentino indicaron que estaba siendo "iluminado" por un radar enemigo, por lo que inmediatamente inició las maniobras de evasión previstas. Pero la diferencia de perfomances entre los Harrier y el Hércules convirtieron el hecho en un simple juego del gato con un ratón.

Los dos primeros misiles Sidewinder disparados por los ingleses erraron el voluminoso blanco, pero el tercero hizo impacto en su ala derecha, justo entre los motores. Su suerte estaba sellada. Los ingleses remataron la labor con disparos de sus ametralladoras de 30mm y el indefenso cuatrimotor cayó despedazado al mar.

Sus tripulantes, vicecomodoro Hugo Meisner, capitanes Rubén Martel y Carlos Krause, suboficial principal Julio Lastra, suboficial ayudante Manuel Albelos y los cabos principales Miguel Cardone y Carlos Cantezano desaparecieron para siempre.

El tercer y último episodio tuvo lugar seis días después, es decir, el 7 de junio. Poco después de las 20.30 hs. dos Hércules se aproximaban, en riguroso silencio radial como era norma, a las islas cuando fueron detectados por un destructor que patrullaba al norte de la isla Soledad.

Según recordaron después los propios tripulantes del avión, alcanzaron a ver en el horizonte el resplandor del disparo y eso fue suficiente como para que diera la alarma de ¡misil en el aire! El pesado Hércules una vez más puso a prueba su resistencia estructural con un viraje muy cerrado y los motores exigidos a fondo. El misil, al parecer, por informes posteriores, un Sea Dart, pasó por un costado y se perdió en la oscuridad de la noche.

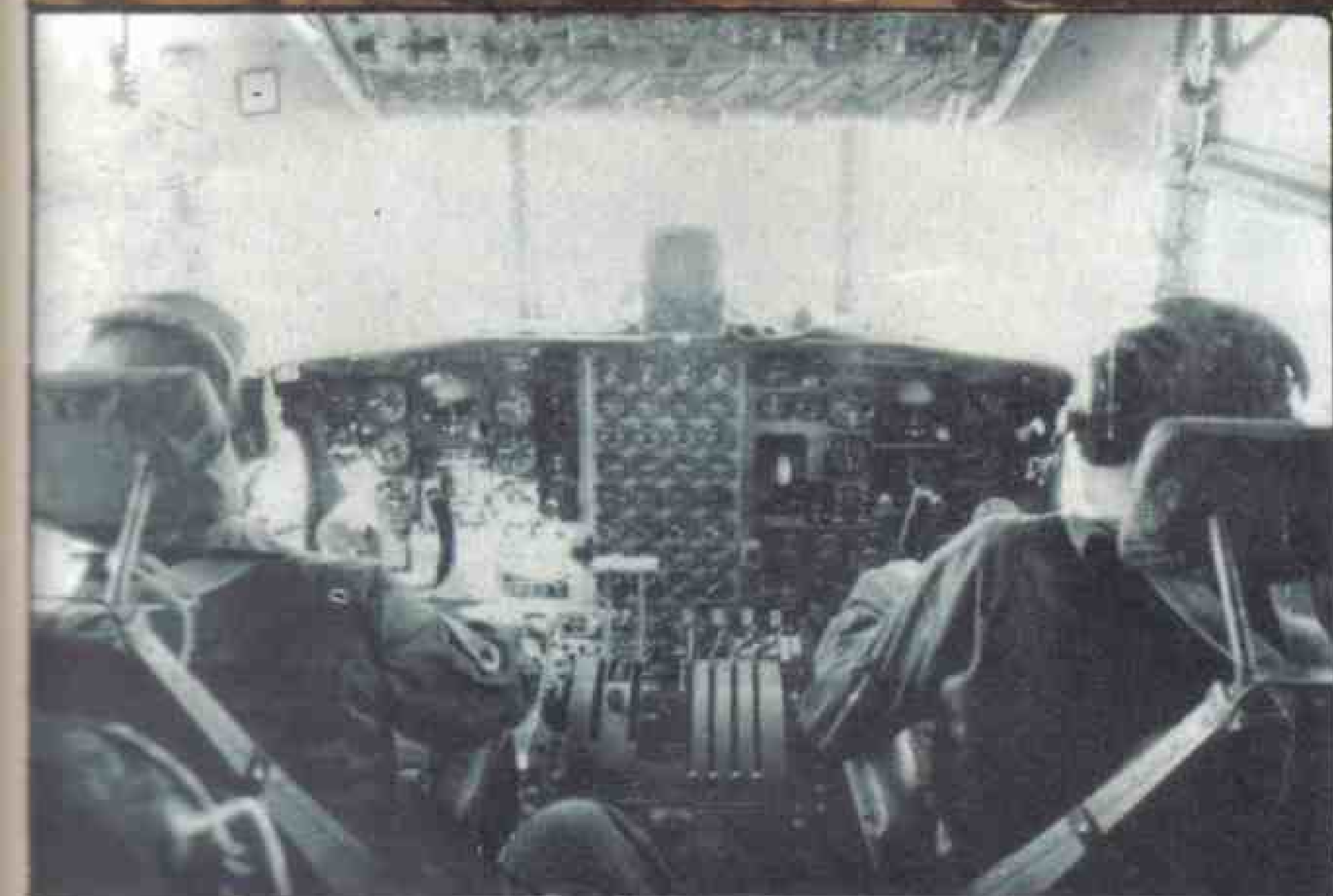
Los últimos vuelos

A pesar de que, en la medida que avanzaba el mes de junio, se tornaba más precaria la situación de los defensores argentinos de las islas, los C-130 operaron hasta el último día. Fue así que el 13 de junio -prácticamente a horas de la rendición final— por la mañana aterrizó un Hércules que transportaba munición de 155mm para los cañones argentinos y ya al caer la noche, poco antes de las 20 hs, otro C-130 llevó a Puerto Argentino un cañón de 155 mm, que fue descargado literalmente a la vista de las tropas británicas que ya dominaban la situación. Este mismo aparato despegó sin inconvenientes y aterrizó en el continente poco después de la medianoche de ese día.

También el 13 de junio los KC-130 cumplieron las misiones finales de reabastecimiento en vuelo para los cazas Skyhawk que operaban por última vez sobre el disputado archipiélago.

En el historial del escuadrón C-130 quedaban registrados, entre el 1° de mayo y el 14 de junio, un total de 60 vuelos, de los cuales seis fueron de exploración, dos efectuaron lanzamiento de carga sobre bases argentinas en las islas, 31 lograron aterrizar en el aeródromo de Puerto Argentino y otros 21 debieron regresar por distintas razones.

En esos vuelos se trasladaron 514 pasajeros y se evacuaron 264 heridos. La carga total transportada fue de 434.396 kg, discriminados en 267.423 kg para el Ejército, 133.973 para la Fuerza Aérea y 33.000 kg para la Armada. Los vuelos de lanzamiento solamente sumaron 17.500 kg, mientras que los KC-130 reabastecieron en vuelo a 279 aviones, incluídos los Super Etendard de la Aviación Naval. Durante esos 74 días de hostilidades, los Hércules y sus tripulantes estuvieron en vuelo 427 horas con 25 minutos.



A bordo de un KC-130, en plena maniobra de reabastecimiento. El suboficial sentado a la derecha, guía la maniobra y se mantiene en contacto por el sistema de comunicación interno con el piloto del avión tanque –foto izq.– mientras vigila por la ventanilla al caza-bombardero que reabastecen.

El misterio de la bengala verde

Las anécdotas de los pilotos de Hércules abundan y compiten entre sí por su innegable interés. Pero una, a pesar de la brevedad de los hechos, es la preferida del vicecomodoro Julio Alberto Domínguez, actual jefe del Escuadrón C-130, un joven pero veterano piloto con cerca de 8.000 horas de vuelo en los Hércules.

"Una noche veníamos volando de regreso desde las Malvinas y súbitamente alguien disparó, o más bien nos disparó, ya que no había nadie más en los alrededores, una bengala. Era una bengala verde que apareció en medio del agua y nunca supimos qué diablos era", rememora con una sonrisa el vicecomodoro Domínguez.

"Algunos dijeron que se podría tratar de un piloto nuestro que habría sido derribado y estaba en el agua, pero no tenían bengalas verdes. Por otra parte, sabíamos que no había barcos argentinos en el lugar. Esto ocurrió por supuesto entre las islas y el continente. Barcos ingleses se suponía que tampoco había y, por otra parte, ¿para qué nos iban a tirar una bengala?

"Y nunca supimos qué fue. Por supuesto dimos la novedad al llegar a nuestra base y con las primeras luces se enviaron otros aviones a buscar si hallaban algo, pero nunca vieron nada, a pesar de que la posición que les dimos era bastante exacta, ya que había sido calculada con un sistema de navegación Omega, que da un margen de precisión inferior a una milla. La bengala verde quedó para siempre en el misterio", remató.

El primer aterrizaje tras la reconquista

La historia del primero y paradójicamente también del último de los aterrizajes argentinos en Malvinas durante la guerra, indica que fue un avión de transporte Hércules C-130 su protagonista. Curiosamente, a pesar de que actuaron distintas tripulaciones, su navegador fue la misma persona. Aquí su relato.

Abajo: la tripulación que concretó el primer aterrizaje de un Hércules en el recién tomado aeropuerto de Malvinas, posa frente al aparato con una bandera inglesa que capturaron.



Al Escuadrón C-130 Hércules le cupo el privilegio de protagonizar el primer aterrizaje de un avión argentino en las Malvinas después del desembarco, el mismo 2 de abril. Pero el azar quiso que también cumpliera la operación final desde el aeródromo de Puerto Argentino, en la tarde del 13 de junio, a horas prácticamente de la rendición.

En esos dos vuelos, el primero y el último que

conectaron el archipiélago con el continente, participaron distintos tripulantes, con la excepción del navegador, comodoro Roberto Federico Mela, quien coincidió en ambos. El siguiente es su relato de esas misiones.

"Yo era comodoro recién ascendido y estaba finalizando el Curso Superior de Conducción en la Escuela Superior de Guerra Aérea, cuando, el martes 30 de marzo de 1982, un amigo, el comodoro (Carlos) Beltramone, con quien habíamos volado muchísimo juntos, me notificó que habría un vuelo secreto en los próximos días y que me había pedido como su navegador. Pero no me dio más detalles, sólo que debía presentarme en El Palomar (sede de la I Brigada Aérea) el 1 de abril por la tarde.

"En esa reunión previa al vuelo, o 'briefing', nos enteramos que al día siguiente se iba a realizar la ocupación de Malvinas. Aparte de lo que uno pudiera pensar política o estratégicamente, todos estábamos muy emocionados. Además, ésto significaba que la Fuerza Aérea Argentina iba a realizar su primera experiencia bélica real.

"Una vez concluidos los preparativos, despegamos al atardecer con rumbo a Comodoro Rivadavia, donde quedamos en alerta porque en principio se había planeado despegar en la medianoche del 1 de abril. Finalmente se postergó, por lo que dormimos un poco hasta que nos despertaron en la madrugada del 2 de abril y despegamos a las 05.32 horas rumbo a Malvinas.

"Yo era el navegador del primero que tenía que aterrizar en Malvinas, el TC-68 con el indicativo Litro Uno. El vuelo transcurrió en calma, aunque no sin cierta tensión, ya que sabíamos que no estábamos a cubierto total y que la operación no dejaba de ser riesgosa. Ya cerca de las islas y cuando estaba por amanecer, nos pusimos en contacto radial con los buques de nuestra flota, que nos dijeron que debíamos aguardar porque la situación todavía no era clara y que aún se combatía en las cercanías del aeropuerto. Establecimos entonces un punto de espera al este de la capital de las islas y ahí estuvimos orbitando casi dos horas.

"Nos informaron luego que los británicos se habían ido pero que la pista estaba cubierta de obstáculos, y finalmente, a las 08.30 hs, nos autorizaron a aterrizar. Cuando pasamos a la altura del faro (en el Cabo San Felipe) vimos que ondeaba una bandera argentina y unos diez o quince soldados que nos saludaban. De todas maneras y como precaución porque debíamos sobrevolar unos mil metros de campo abierto, se abrieron todas las puertas del Hércules para que los hombres del GOE (Grupo de Operaciones Especiales, un equivalente de los Comandos en la Fuerza Aérea) se apostaran con sus armas.

"A las 08.43 del 2 de abril tocamos tierra malvinense, sin novedad. Por mi parte, emocionado al extremo, descendí del avión y me dirigí rápidamente al edificio de la Estación Aérea. Había muy poca gente y las instalaciones estaban intactas, porque la tropa nuestra tomó el aeropuerto pero continuó sin ocuparlo. Recorrí las instalaciones, que ya conocía de vuelos anteriores, y por curiosidad abrí la puerta de una pequeña buhardilla situada debajo de la escalera que conduce a la torre de vuelo. Ahí encontré la bandera principal del hasta ese momento llamado Aeropuerto Stanley, de grandes dimensiones y en buen estado de conservación. Era el primer trofeo de guerra tomado por la Fuerza Aérea Argentina en acciones bélicas reales".

"El día 13 de junio a las 15.26 horas despegamos de Comodoro Rivadavia con el TC-65 con indicativo Pato, rumbo a Puerto Argentino. El vuelo fue con lo que llamamos 'velo y engaño', que en este caso consistía en hacer un plan de vuelo como para ir a Río Grande, bajábamos como para aterrizar y ahí nos pegábamos al agua, a unos 30 metros, y tomábamos una ruta de rodeo hacia Puerto Argentino. Entrábamos prácticamente por atrás, por el este.

"Todo transcurrió normalmente, salvo la habitual tensión, y cuando estábamos a unos 30 km de Puerto Argentino pudimos ver desde la cabina una extraordinaria luminosidad, ya había oscurecido, al oeste de la capital isleña, producto del bombardeo de artillería y de las bengalas. Nos pusimos en contacto radial y nos autorizaron a entrar. En ese momento dijimos 'estamos locos, pero entremos', es que llevábamos un cañón de 155 mm para el Ejército, su munición y personal de relevo de artillería antiaérea nuestra, todo lo cual sabíamos era muy necesario.

"Ya en tierra escuchamos, en la frecuencia de la torre, una voz angustiada –alguien que seguramente apreciaba la precariedad de la situación– que nos preguntaba 'para que m.... aterrizaron?' Pero ya estábamos ahí y nos dirigimos al extremo de pista más cercano a Puerto Argentino, donde habitualmente hacíamos las descargas, pero nos dijeron que fuéramos al otro porque ahí ya caían algunas granadas. Así que dimos media vuelta y fuimos a la otra cabecera.

"Comenzamos con la complicada tarea de bajar el cañón, que inicialmente se hacía a mano hasta que podía entrar un camión que lo enganchaba y terminaba de sacar. Pero debido a sus grandes dimensiones, y al nerviosismo del momento, lo sacaron un poco desparejo y se trabó una de las ruedas. Unas febriles órdenes –yo dirigía la maniobra, ya que los pilotos permanecían en sus asientos listos para despegar nuevamente, dado que el avión quedaba con los motores en marcha– y recomenzamos la maniobra de descarga.

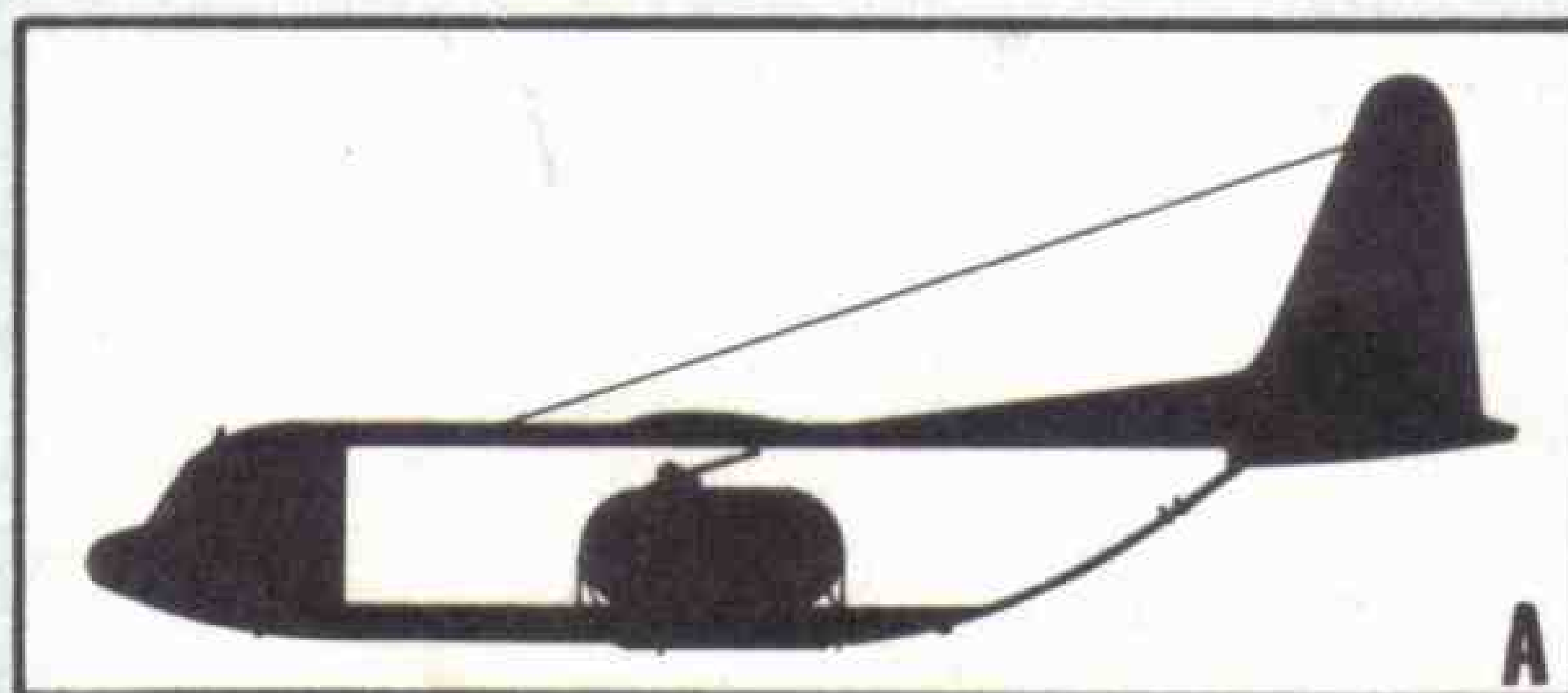
"Súbitamente, ¡alerta roja!: una patrulla de Harrier se acercaba al lugar. Si no despegábamos en cinco minutos debíamos dejar el avión y buscar refugio. Finalmente, llegó la orden terminante de evacuar el Hércules, por lo que cortamos motores y corrimos, en plena oscuridad, a buscar refugio a los lados de la pista. Permanecimos casi una hora esperando un ataque que al final no se produjo.

"Exactamente a las 20.30 horas nos avisó el radar de Malvinas que los Harrier se habían alejado y nos ordenaba despegar de inmediato. Corrimos hasta el avión, pusimos en marcha los motores en tiempo récord, un rápido carreteo por la pista sembrada de esquirlas y a las 20.35 estábamos en el aire con nuestra carga de casi setenta evacuados, entre ellos dos periodistas de la televisión argentina.

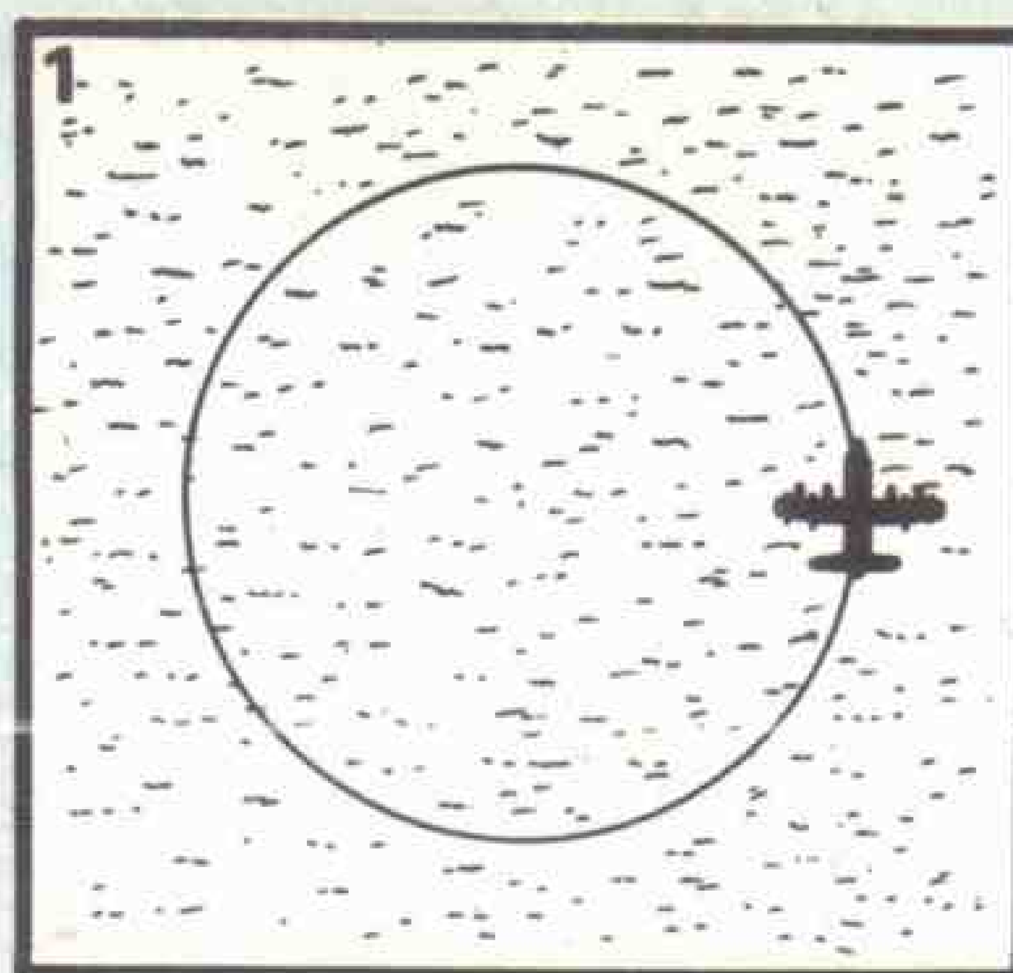
"Cuando salimos nos pegamos tanto al agua que el altímetro marcaba por debajo de cero. No sé cómo hicieron los pilotos (los entonces capitanes Víctor Borchert y Hernán Daguerre), pero una vez en el aire nos sentíamos más confiados porque estábamos en nuestro elemento. Tomamos un rumbo sudeste hasta separarnos de las islas y luego sí emprendimos el largo rodeo hacia el continente. Aterrizamos en los primeros minutos del 14 de junio, poco más de nueve horas después de la partida. Dormimos algunas horas y al despertar nos enteramos de que Puerto Argentino había caído".

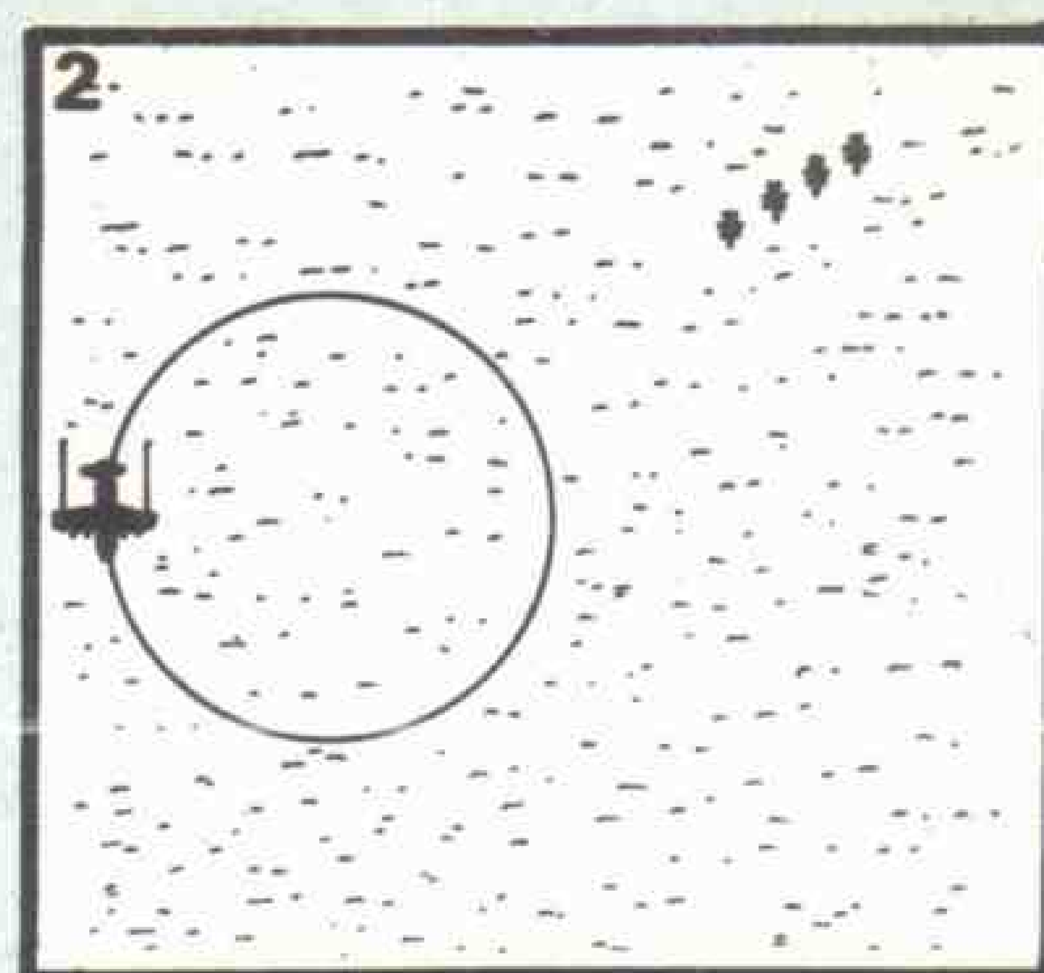
Lockheed KC-130 Hércules

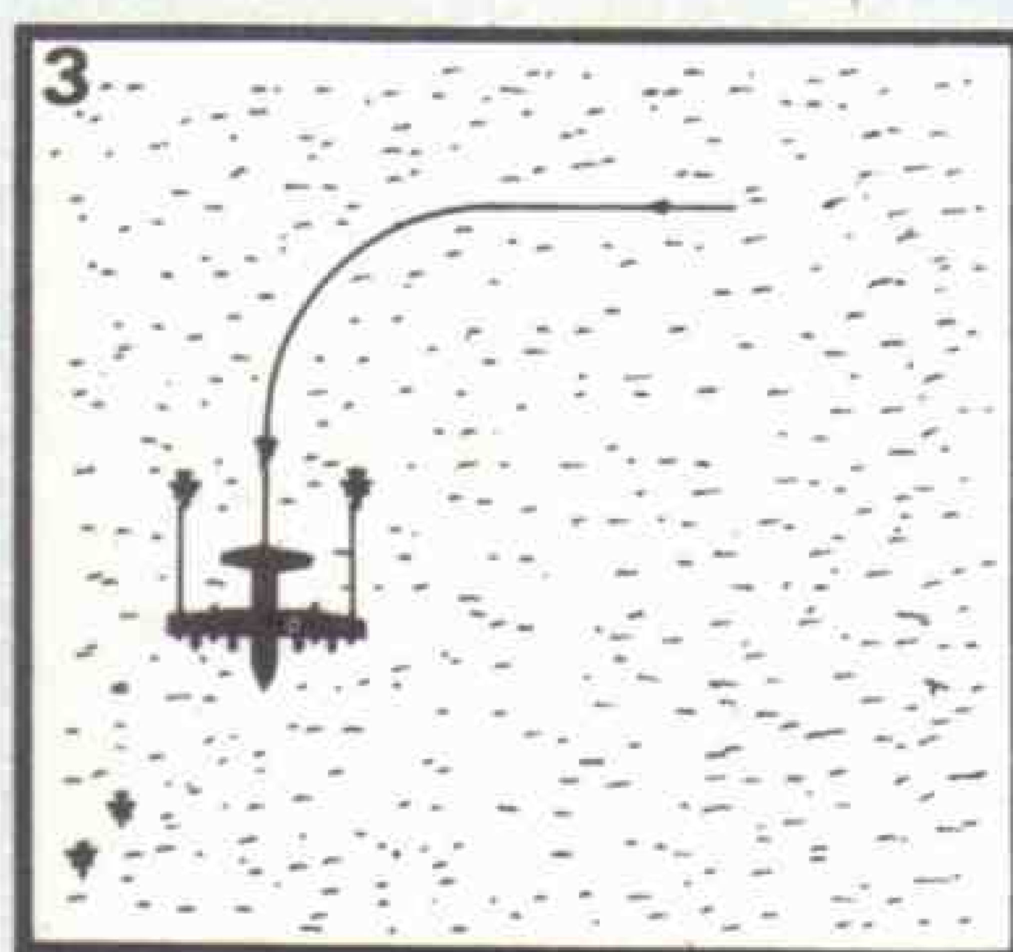
Los pilotos argentinos de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval apodaron ''la chancha'' a este tipo de avión, aludiendo a su operación de amamantar a los de combate, sedientos de combustible. Dos de estos aparatos, los únicos disponibles en nuestro país durante la guerra, realizaron la ímproba tarea de reabastecer todas las misiones en el dilatado escenario del Atlántico Sur.

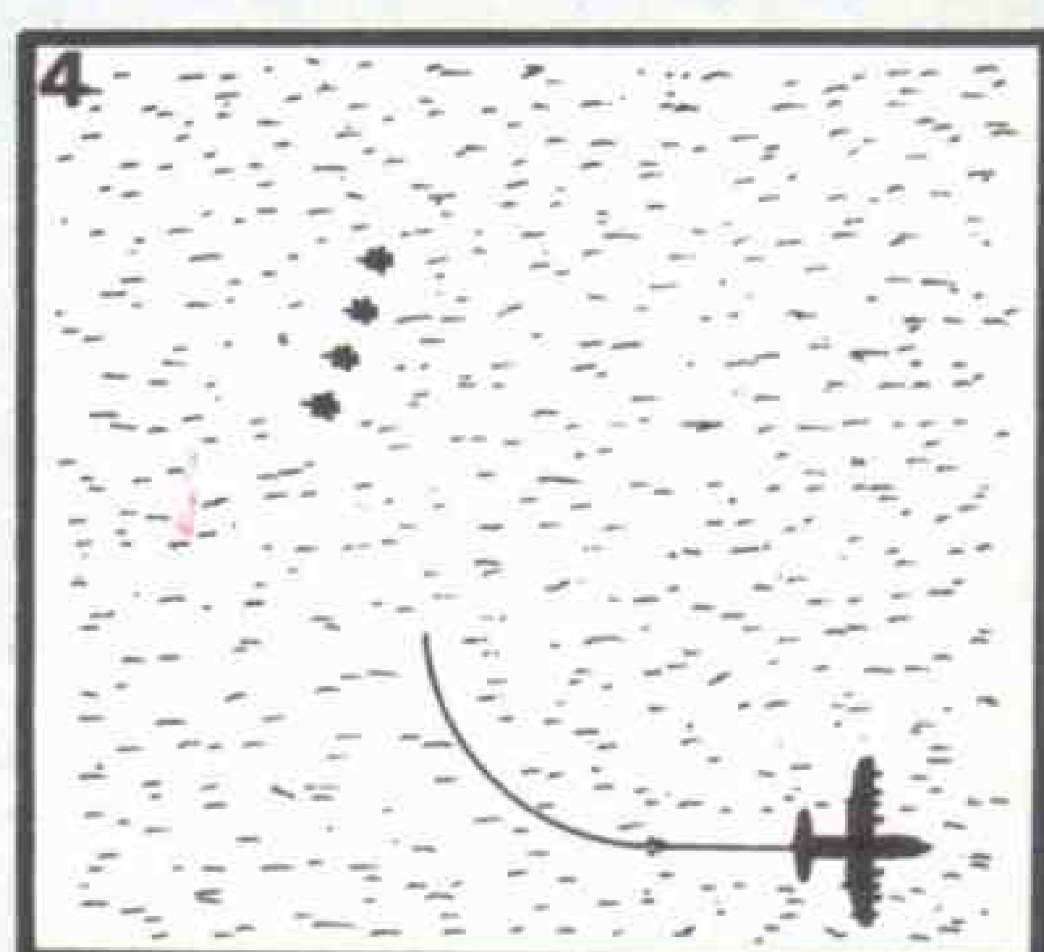


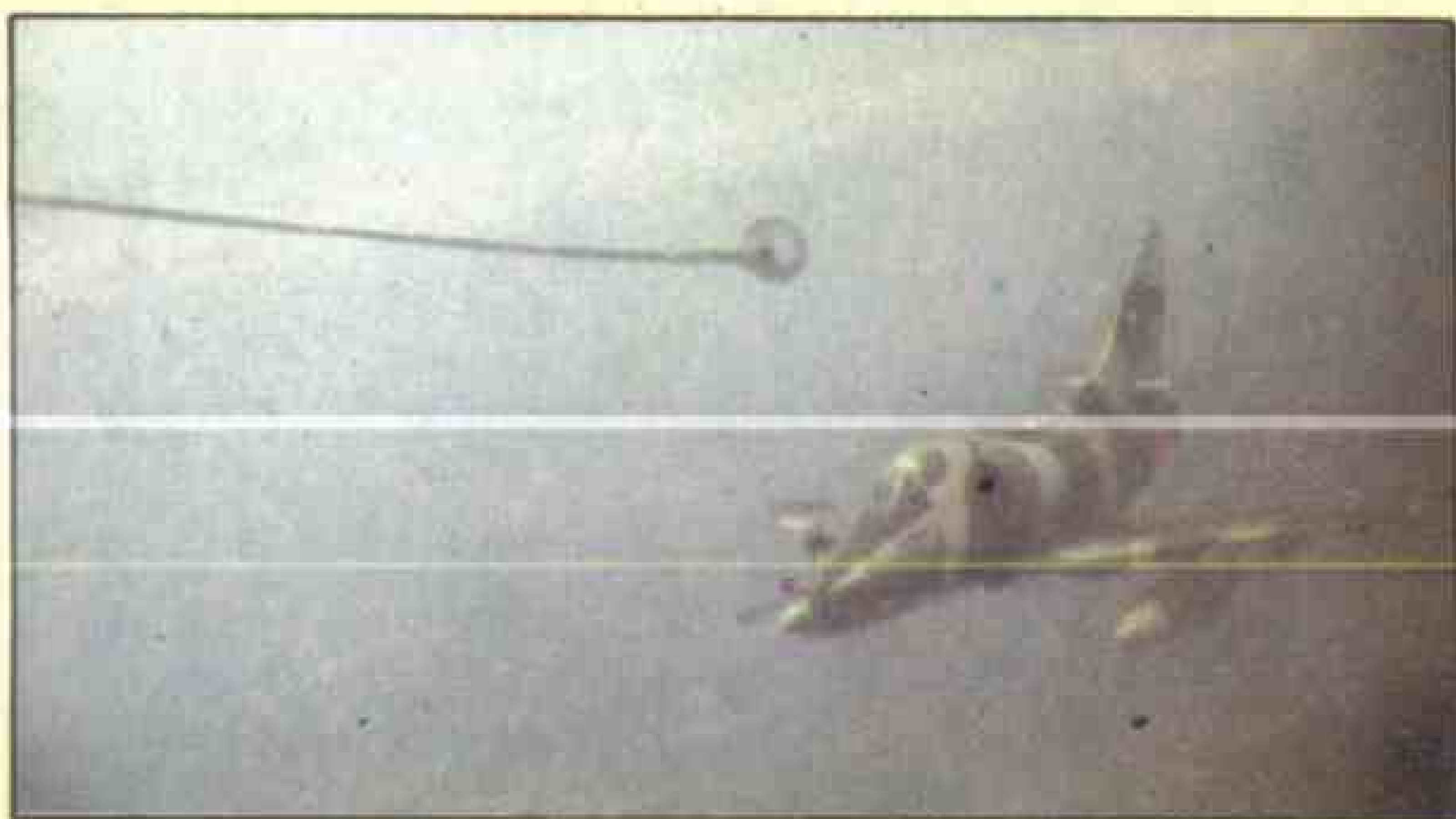



1


2

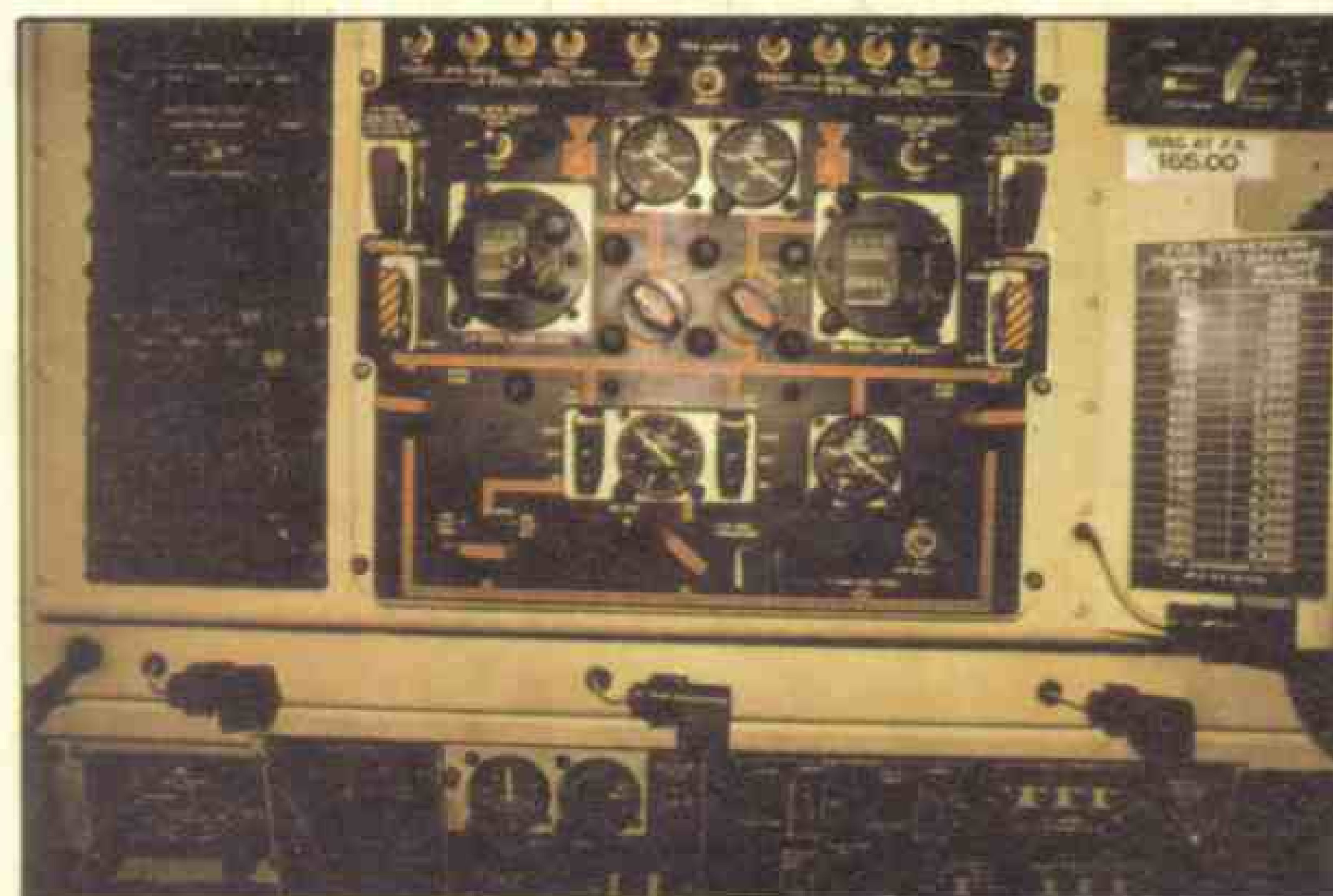

3


4









En la secuencia de arriba, un caza-bombardero Douglas A4 B Skyhawk argentino, se aproxima a la manguera de reabastecimiento que pende del avión tanque y, en precisa maniobra, emboca su lanza en la "canasta" para tomar combustible.
Más abajo; el tablero en la cabina del Hércules desde donde se controla todo el reabastecimiento.

Reabastecimiento en vuelo

El A4 Skyhawk se fue aproximando al pesado cuatrimotor Hércules, que volaba en línea recta un poco adelante y hacia abajo respecto del comparativamente "minúsculo" caza a reacción, lenta pero inexorablemente. En la espaciosa cabina del avión, los cuatro tripulantes –pilotos, mecánico y navegador–, se mantenían en alerta, a pesar de la serenidad producto de las tantas veces ensayada maniobra, para llevar a cabo una operación de la cual no serían testigos directos salvos por las comunicaciones radiales.

Desde las ventanas ubicadas en el sector trasero del Hércules ya se podía ver la nariz del Skyhawk, que se movía ágil y nervioso como un potrillo. Unos metros delante de él, oscilaba, al extremo de una larga manguera negra, una canasta en forma de cono. Remendando a los viejos caballeros medievales, el piloto del caza apuntó con la lanza de su avión al centro de la canasta. Aceleró levemente, seguro de "conectarse" con el movedizo blanco pero una inesperada turbulencia lo desplazó poco más de un metro hacia arriba. No podía si no volver a empezar la maniobra. Unos toques suaves al bastón de mando, un poco de suerte y ahora sí, limpiamente, la lanza se enganchó en la escurridiza canasta. El piloto del Skyhawk y el suboficial que controlaba la maniobra desde la ventana de observación en la cola del Hércules intercambiaron, con una sonrisa de satisfacción, un saludo de "pulgares arriba."

Media docena de indicadores de un panel especial de instrumentos, ubicado en el techo de la cabina del Hércules, cobraron súbita vida. La triple comunicación radial –el piloto del A4, los del Hércules y el auxiliar encargado de vigilar la operación– confirmó que todo marchaba sin contratiempos. El preciado combustible comenzó a fluir desde el gigantesco tanque cilíndrico de acero hacia los casi vacíos depósitos del avión de combate.

Unos minutos después, un toque de "frenos" rompió la precaria pero vital unión y el Skyhawk se alejó con un golpe de timón hacia el lejano combate. El KC-130 Hércules, sereno, inició un lento giro para volver a empezar.

Con diferencia de detalles, tal era la sucesión de hechos para concretar el reabastecimiento en vuelo de aviones de combate. Una delicada maniobra que entre el 1 de mayo y el 14 de junio de 1982 se repitió en 279 oportunidades. Fueron 279 aviones –la mayoría Skyhawk, pero también los Super Etendard de la Aviación Naval– que pudieron entrar en combate contra los británicos sólo porque la Fuerza Aérea contaba con dos KC-130, una versión del versátil Hércules especialmente preparada para realizar reaprovisionamientos de combustible en el aire o para vuelos de muy largo alcance.

Pero el accionar de los KC-130 no se limitó a extender el radio de acción de los cazas, sino que en muchas oportunidades se convirtió en la única tabla de salvación en medio de un mar helado e inhóspito. Así ocurrió, en el que quizás fue el más patético de los casos, el 13 de junio, cuando un A4 comenzaba su retorno al continente, luego de un ataque sobre posiciones británicas en las Malvinas.

Una fugaz mirada al indicador de combustible indicó al piloto que algo marchaba mal: tenía la mitad del carburante que teóricamente deberían haber contenido sus tanques en ese momento. La razón sólo la conoció al terminar todo, un orificio causado por un proyectil le ocasionaba una constante pérdida del vital líquido.

Desesperado, el "cazador" buscó a su único salvador, el Hércules, cariñosamente apodado "la chancha." Todo indicaba que no podría alcanzarlo. El indicador de combustible ya marcaba "cero" y en cualquier momento la turbina se detendría, cuando logró insertar la lanza, impecablemente y al primer intento, en la canasta de abastecimiento. La pérdida se había tornado tan importante que el Skyhawk tuvo que viajar hasta su base en el continente prendido a la manguera salvadora, la que sólo soltó para aterrizar. Ya en tierra y con el motor detenido, un creciente charco de combustible derramado quedó como mudo testigo del peligroso momento vivido por el piloto de caza, sorteado gracias al siempre presente KC-130.

El Escuadrón Fénix

Esta es todavía una de las historias casi desconocidas de la guerra. En plena batalla aérea sobre las Malvinas, entró en acción una unidad integrada por civiles que concretó misiones de la más diversa índole y, en muchos casos, hizo posible el éxito de los ataques argentinos a la flota británica. Alrededor de un centenar de pilotos civiles – algunos, ex militares –, mecánicos y otros auxiliares, integraron el Escuadrón Fénix, que tuvo sus héroes y también sus bajas en combate.

Exactamente veintitrés días después de que los argentinos tomaron militarmente las islas Malvinas, comenzó la organización del escuadrón aéreo más numeroso que actuó durante las acciones bélicas del Atlántico Sur.

La idea de utilizar aviones y helicópteros civiles, organizándolos en un escuadrón capacitado para ampliar las posibilidades operativas de los aviones de combate, había nacido durante la época en que casi se desencadena un conflicto armado entre Chile y Argentina, por la zona del canal Beagle. En esos días del año 78, un número elevado de pilotos civiles y mecánicos aeronáuticos estuvieron a punto de ser convocados a prestar servicio con los aparatos que tripulaban.

Ya para esa época el proyecto había sido bautizado con el nombre de Escuadrón Fénix por un grupo de oficiales retirados de la Fuerza Aérea, encabezados por el brigadier Oliva, responsable también de la concepción de la idea.

Las actividades para las cuales se había proyectado la creación de este escuadrón incluían las denominadas tareas de diversión, guiado de escuadrillas de aviones tácticos, comunicaciones (retransmisiones), exploración y reconocimiento, búsqueda y salvamento, transporte de carga (logística) y de pasajeros (tripulaciones), información meteorológica, patrullaje costero, etc.

Tal vez entre las misiones más riesgosas se encontraran las de diversión y las de guiado de escuadrillas. Las primeras consistían, básicamente, en "pinchar" el área de detección de los radares enemigos y provocar el correspondiente estado de alerta, manteniendo a los

Abajo: (de izq. a der.) vicecomodoro Rodolfo De la Colina, jefe del Fénix muerto más tarde en acción: Aníbal Poggi, comandante del avión "Rayo": capitán Juri y capitán Arques, este último jefe de operaciones.





británicos en una permanente y desgastante actividad a bordo de los buques.

La típica maniobra de diversión se llevaba a cabo fijando, en primer lugar, las coordenadas del OM (objetivo marítimo) –punto geográfico cualquiera–, y las de ON (objetivo naval) –buque enemigo–. Los aviones despegaban entonces de Comodoro Rivadavia rumbo a Malvinas y, luego de volar en forma individual, se reunían a las 10 millas. Establecían un techo y ascendían hasta el nivel convenido, generalmente sobre las nubes. Una vez que se encontraban a determinada cantidad de minutos del objetivo, penetraban el área del radar enemigo hasta llegar al ras del agua. A partir de ese momento era imposible localizarlos por radar, aunque corrían el riesgo de ser interceptados por las patrullas aéreas de combate británicas (PAC) durante su regreso al continente. ''Púa'' fue el indicativo utilizado para este tipo de misiones, ya que iban a ''pinchar'' los hongos de radar de la flota.

El retorno se realizaba individualmente y efectuando permanentemente maniobras evasivas. Las misiones de diversión, al momento de ingresar en el radar podían hacerse en formación, para simular un ataque de aviones de combate (ya que en velocidad y volumen son similares a los civiles), o en forma individual, pero pinchando en varios lugares separados entre sí, obligando a las PAC a separarse.

Este era el apoyo con que contaban los ataques aéreos. El piloto militar, cuando se encontraba a poco de aparecer en las pantallas de radar enemigas, tenía la ventaja de ser un punto más en ellas. La presencia de varias falsas alarmas en forma simultánea le daba la chance de que el enemigo no se ocupara exclusivamente en derribar su avión.

Paralelamente con su misión de diversión, los aviones del escuadrón Fénix que, por su más moderna tecnología, podían brindar un servicio extra lo hacían y en forma eficiente. Por ejemplo el HS–125–700–B, de YPF que contaba con un sistema de radar meteorológico y demás mecanismos –principalmente de comunicaciones– mucho más desarrollados que el resto de los aviones. Había sido construído hacía apenas un año, en el 81, y comprado directamente por YPF. Debido a su superioridad, este avión voló 92 horas, de las cuales, aproximadamente, 70 transcurrieron en misiones de combate.

El total de horas voladas por el escuadrón durante la



El 13 de junio de 1982, el piloto Aníbal Poggi, integrante del Escuadrón Fénix, tomó esta fotografía del Canberra MK-62 matrícula B-108 al que guiaban hacia el combate. El aparato no regresaría de esa misión de bombardeo a las posiciones terrestres británicas. Un misil ''Sea Dart'' lo derribó en las proximidades de la isla Bougainville del archipiélago malvinero. De sus dos tripulantes, sólo fue recuperado el capitán Pastran, en tanto que el capitán Casado desapareció. Abajo a la izquierda: Poggi y su copiloto, Roberto Mariani, frente al HS - 125 en Comodoro Rivadavia.



Página opuesta, arriba: el HS - 125 de YPF en Comodoro Rivadavia, junto a un bombardero Canberra argentino. Abajo: en formación con un Lear Jet ingresando en el radar británico.

guerra fue de 780. En ese tiempo se realizaron catorce misiones de guiado de escuadrillas de ataque táctico y bombardeo hasta la zona de blanco, misiones en las que, preferentemente, los aviones civiles eran los seleccionados para ocupar el puesto de líder. Este tipo de operaciones se efectuaban apoyando aviones como los Douglas A4B y A4C Skyhawk, Mirage V (Dagger), Mirage III y BAC Canberra MK-62.

Los aviones del Fénix, gracias a sus modernos equipamiento de radio, fueron también protagonistas de veintocho misiones de comunicación, actuando como retransmisores entre el comando de la Fuerza Aérea Sur y los cazabombarderos, en combinación con la Base Malvinas y otras bases. La información que se suministraba era imprescindible para el desempeño de la misión del piloto militar: antes y después del ataque, éste sabía cuál era la situación meteorológica actualizada del blanco, si había variado su posición, y, fundamentalmente, la ubicación relativa de las patrullas aéreas de combate enemigas. El nombre con el cual se identificaba oficialmetne al Escuadrón Fénix era: Escuadrón de Reconocimiento y Tareas Especiales (E.R.T.E.). La identificación del Fénix nunca fue del todo transparente ya que se trataba de una fuerza autónoma preparada para un tipo de misiones con características ''fantasma''. De todos modos, las transmisiones de radio eran bien reales y podían ser escuchadas por todos los oídos atentos del Atlántico Sur.

Principalmente en las misiones de diversión se utilizaban códigos numéricos, inclusive para los cambios de frecuencia. No sólo los británicos intentaban decodificar los mensajes: ''El peligro constante lo representaban los chilenos, quienes permanentemente interceptaban e interferían las comunicaciones''.

La historia cronológica del Escuadrón Fénix comienza, en rigor, con el Plan de Operaciones N° 2/82, denominado ''Mantenimiento de la Soberanía'', que incluía la convocatoria al personal de pilotos civiles y mecánicos aeronáuticos, con la consiguiente requisa de las máquinas disponibles. Tanto empresas privadas, como entes provinciales y, obviamente, organismos estatales cederían desde ese momento sus aparatos en actividad.

Cerca de 110 pilotos civiles y más de 25 mecánicos fueron convocados por la Fuerza Aérea Argentina, y 45 las aeronaves requisadas, entre aviones y helicópteros, los cuales fueron llegando en forma progresiva a

los destinos asignados.

El 24 de abril se puede establecer como la fecha en la cual se iniciaron las operaciones del Fénix. El primer avión en llegar a Comodoro Rivadavia fue el Hawker Siddley HS–125–700–B de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con los cuatro miembros de su tripulación. Inmediatamente después llegó el Mitsubishi MU–2–60 de la empresa constructora Robles. Otros ocuparon su posición en otros destinos, como por ejemplo, el Lear-Jet 35–A de Bunge y Born, que fue el primero en arribar a Bahía Blanca.

Entre el 27 y el 30 de abril se realizaron las pruebas necesarias para establecer la capacidad de los equipos en materia de comunicaciones torre-aire. El HS de YPF, debido a su más moderna tecnología con respecto a los demás aviones, fue afectado a las tareas de comprobación de radar meteorológico, y encargado, en una de sus primeras misiones, de ubicar 200 buques de todo tipo –incluídos los de la flota propia– con el radar del avión. Durante ese vuelo se pudo comprobar que, a 1.000 pies de altitud y a 140 millas del objetivo, el eco-radar era óptimo.

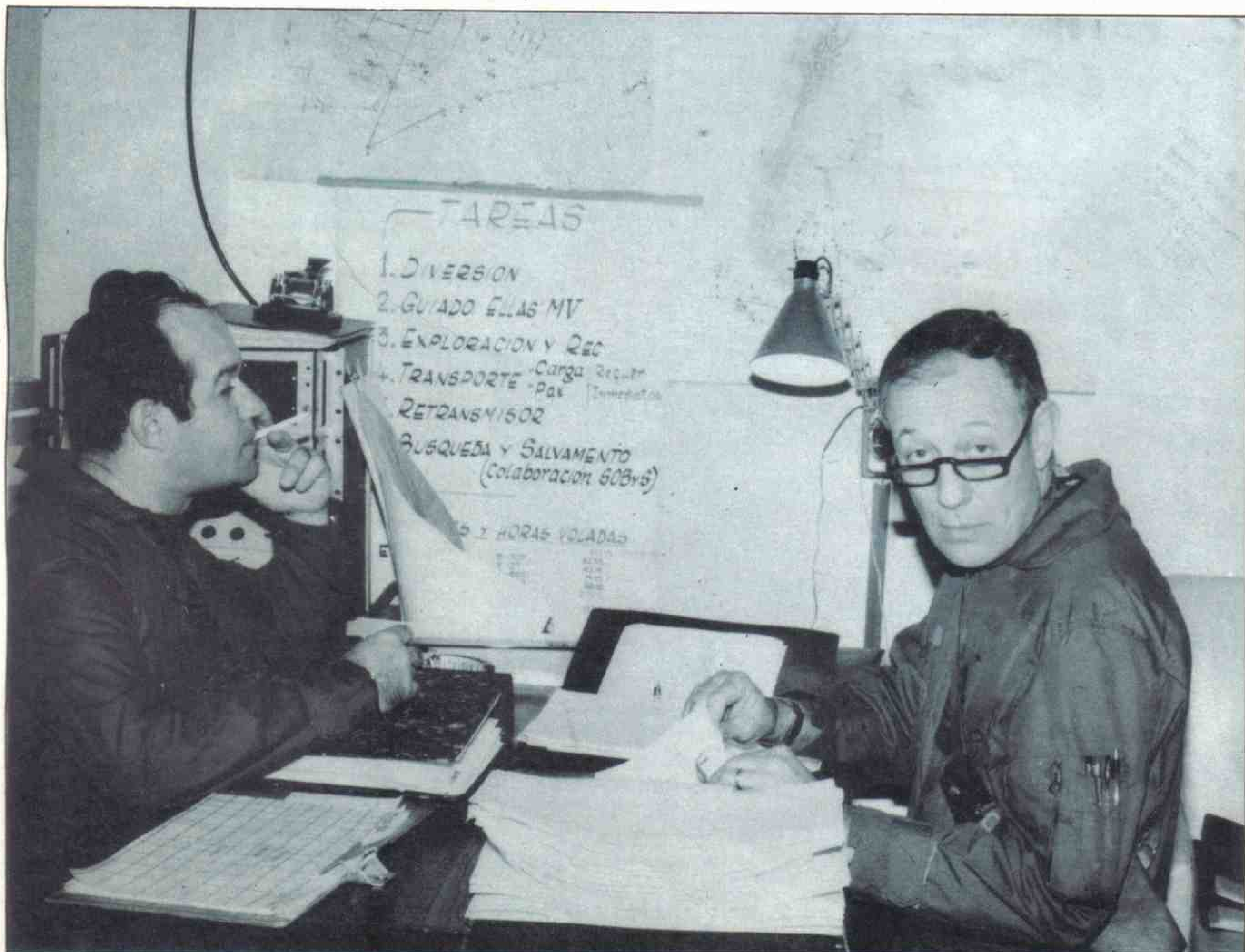
El 30 de abril llegó a Comodoro Rivadavia el Lear Jet 24 de Orue. Este avión integraría, junto con el HS y el F–21, la primera misión de diversión del escuadrón.

A partir de que el comodoro Knut Erik Andreassen derivó en el mayor Falconier la responsabilidad de organizar el escuadrón, el hangar de YPF en Comodoro Rivadavia se convirtió en la central de operaciones del grupo, además de servir, provisoriamente, como alojamiento para las tripulaciones. Apenas otros contingentes –del ejército– ocuparon el hangar con sus equipos, los hombres del Fénix se trasladaron al centro de la ciudad.

Aquella primera misión fue precedida por todas las bromas lógicas que se pueden hacer respecto de ''ir a pinchar'', o de que era una tarea de ''diversión'', etc. Lo cierto es que nunca se perdió la conciencia del riesgo que se corría a bordo de aviones desarmados, salvo en las situaciones de mayor peligro, en las cuales no había tiempo como para darse cuenta.

''Era increíble –cuenta Aníbal Poggi, piloto del HS de YPF– pero, a medida que nos ''desconectábamos'' del continente, íbamos incorporándonos a la zona de peligro, en permanente actividad a bordo''. Pero a que no se perdía la noción del riesgo, sí se producía en el ambiente de cada máquina un estado de excitación que ''anestesiaba'' todo vestigio de miedo. ''¿Miedo? sí, muchas veces tuvimos miedo. Pero lo extraño es que lo sentíamos luego de cada misión, al evaluar las posibilidades de que nos agarraran las PAC. Creo que a todos nos pasaba lo mismo: sentíamos cierto temor justo antes de que nos anunciaran la próxima misión, y también cuando nos enfriábamos, luego de volver de las islas. En plena misión jamás alguien hizo o dijo algo que implicara miedo''.

Abajo:
En la sala de operaciones del Escuadrón, en Comodoro Rivadavia, el mayor Torales –izquierda– y el comodoro Ferri durante las interminables jornadas de planificación de misiones.



Los Civiles en Combate

El Fénix tuvo su bautismo de fuego en Malvinas, pero el proyecto de utilizar aviones y pilotos civiles en operaciones militares no fue concebido, inicialmente, para el conflicto del Atlántico Sur. La idea nació en 1978, a raíz de la tensión bélica que por entonces se vivía con Chile.



Emblema del Escuadrón Fénix que distinguió a los aviadores civiles que participaron de la guerra en 1982.

Fue el brigadier retirado Gilberto Hilario Oliva quien primero la concibió, aunque no sabía enteramente cómo instrumentarla para cumplir la finalidad de potenciar a la Fuerza Aérea con el máximo de seguridad, organización y rendimiento en una materia prácticamente desconocida.

Como el capitán retirado Jorge Luis Páez Allende conocía el tema y participaba de igual inquietud, fue convocado por Oliva, quien le encomendó la tarea. Así, a fines del 78 y principios del 79, Páez Allende creó el Escuadrón Fénix con las primeras unidades y los primeros voluntarios. Elevó un informe completo de métodos de operatividad y otras cuestiones específicas del grupo civil, el que fue aprobado por el comando superior de la Fuerza. En virtud de ello, Páez Allende realizó el primer trabajo concreto de prueba: un lanzabombas Napalm montado en un Piper Azteca, previamente acondicionado al efecto desde el que se realizó el lanzamiento en la Séptima Brigada Aérea. Fue el 4 de enero de 1979, a las 11,55. Todo un éxito.

Páez Allende recuerda que en aquella oportunidad se contaba con 140 aparatos civiles listos para entrar en acción con bombas Napalm e inclusive con una ametralladora adelante de cada aeronave, cuyo objetivo básico era asustar a la defensa antiaérea provocándole un sorpresivo impacto psicológico.

Pero la idea quedó allí. Tras la distensión lograda por mediación papal, el Fénix ya no tuvo objeto. Aparentemente murió.

Producido el hecho Malvinas, como el ave mitológica, la idea renació y cobró vigor inmediatamente. La Fuerza Aérea convocó de nuevo a Paéz Allende –quien en realidad nunca había dejado el tema y tenía frecuentes contactos con todos los pilotos civiles– y le encomendó la tarea de "resucitar" al escuadrón.

A los pocos días, las primeras treinta máquinas partían hacia diversos puntos del Sur: "No sólo era una reserva importante que no figuraba en el Manual –dice Páez Allende–; era fundamentalmente un grupo civil cuya acción y eficacia dependía del coraje y del ingenio de los argentinos".

La dotación original se compuso de 1 Hawker Siddeley; 9 Lear Jet; 6 Cessna Citation; 11 Aerostar 600; 3 Mitsubishi. Posteriormente se agregaron 1 Metro Merlin III y 4 Aero-Commander. Todos estos aviones entraron en acción en forma inmediata, cumpliendo distintas misiones. La mayoría absoluta de los pilotos eran civiles de distintas companías (Loma Negra, Terrabusi, Melián, Radio Rivadavia, Editorial Sarmiento, Yunque, Acindar, entre otras), y hubo también algunos retirados de la Fuerza Aérea y dos oficiales de la Policía Federal. Todos fueron convocados, organizados y comandados, al principio, por Páez Allende. Una vez incorporados al Fénix, pilotos y máquinas eran sometidos a los reglamentos militares. Los civiles fueron alféreces. Los mecánicos fueron cabos.

Sólo los Lear Jet y el Hawker Siddeley actuaron en maniobras de diversión. Cuando los Harrier ingleses salían a la búsqueda de los intrusos, supuestos atacantes según el radar, o no encontraban nada (las máquinas civiles ya habían huido y entonces los verdaderos atacantes argentinos lo hacían en otro punto), o encontraban un avión civil en fuga. "Era terrible –recuerda Páez Allende– verse en medio del fuego cruzado y saberse impotente, sin poder tirar ni un solo tiro. Cumplida la misión, había un único objetivo: huir. Pero ni bien huíamos renacía otro nuevo objetivo: volver."

Al Escuadrón Fénix no le faltaron experiencias de todo tipo, y anécdotas hasta paradojales, como el hecho de haber sido integrado también por dos ingleses que combatieron contra los ingleses.

Tampoco le faltaron víctimas fatales de la guerra: el 7 de junio de 1982, en la isla Borbón, fue abatido por un Sea Dart un avión Lear Jet, a bordo del cual iban el vicecomodoro De la Colina, el mayor Falconier, el capitán Lotufo y los suboficiales Luna y Marizza. Todos perdieron la vida.

Un inglés del Fénix fue Jimmy D. Harvey, piloto de un Lear Jet LR-24, matrícula LV-JTZ, de Orue, quien ya había combatido para la RAF en la Segunda Guerra Mundial. El mismo Harvey pidió que no lo excluyeran del escuadrón civil argentino, y actuó en Malvinas contra los británicos simplemente, dijo, "porque el hecho de haber nacido en Inglaterra no me impide defender una causa justa."

El otro fue Alan Withington quien se incorporó al Fénix en la segunda ola y llegó a efectuar misiones.



Artillería de Defensa Aérea



La evolución creciente de la Aeronáutica después de la Primera Guerra Mundial, dio origen a dos hechos fundamentales: El primero de ellos, es un duelo tecnológico, constante y de vital importancia para lograr la supremacía, entre el avión empleado como arma táctica y las armas de defensa aérea para anularlo.

El segundo, en cambio, es una forma de conciencia por parte de las naciones, que ven la imperiosa necesidad de dotar a sus ejércitos de materiales de defensa aérea acordes con las imposiciones operacionales.

Es así que en el año 1937, nuestro gobierno decide la creación de la Agrupación Antiaérea en Campo de Mayo. Con este elemento, el Ejército Argentino contó por primera vez con una Unidad de la especialidad, con carácter independiente.

Dicha Unidad estaba compuesta por un Grupo Antiaéreo Pesado y un Grupo Antiaéreo Liviano.

En el año 1938, se crea el "Centro de Instrucción Antiaéreo", el cual constaba de dos baterías de artillería antiaérea de calibre 7,65 mm, una batería de cañones livianos de 20 mm y una sección de vigilancia aérea. (Todo el material adquirido en Europa).

En 1941, por resolución del decreto Nro 106.390, los centros de instrucción pasan a denominarse "Escuelas de Armas". Surgió así la Escuela Antiaérea.

Hacia el año 1943, dicha escuela es trasladada a la ciudad de Mar del Plata (Pcia Bs. As.). Años más tarde, se incrementó su material y se modificó su organización y denominación, pasando a ser "Centro de Instrucción de Artillería de Defensa Aérea" (CIADA), contando con cañones de 90 mm, de 20 mm y de 40 mm (L 56,24 - Americanos y L 60 Bofors), directores de tiro de predicción mecánica y radares para la detección y localización de blancos aéreos.

Nuestra Artillería de Defensa Aérea tuvo su bautismo de fuego, en forma exitosa, el 01 de Mayo de 1982, durante el conflicto por las Islas Malvinas contra el Reino Unido de Gran Bretaña.

A su vez, por resolución del Comando en Jefe del Ejército, el 16 de noviembre de 1964 se creó el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601, sobre la base del Grupo Liviano que integraba el "Centro de Instrucción de Artillería de Defensa Aérea" (CIADA), manteniendo como asiento la ciudad de Mar del Plata. Su material, básicamente, estaba compuesto por cañones americanos de 40 mm L 56,24 y Bofors de 40 mm L 60.

En el año 1980, dicho material fue reemplazado por los modernos sistemas con radares SKY-GUARD de armas de defensa aérea de 35 mm OERLIKON - CONTRAVES y sus correspondientes subsistemas logísticos.

Esta Unidad reforzada con una Unidad de fuego ROLAND del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 602 y una Batería de cañones de 30 mm del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 101, se traslada al Teatro de Operaciones Malvinas, con todo su material, personal y equipo, derribando catorce aviones británicos durante la batalla.

Oficial del GADA 601
(En la ilustración, el teniente Alejandro Dachary, muerto en Malvinas)

La "caballería" del aire en misiones múltiples

Uno de los elementos que se probó de mayor utilidad en la campaña de Malvinas fue el helicóptero. Ambos ejércitos beligerantes utilizaron de ellos en la medida de sus disponibilidades. Esas diferencias de material fueron notorias en contra de los combatientes argentinos, que debieron hacer uso de todos los recursos disponibles para presentar batalla en las islas. El que sigue es el testimonio de la acción de las unidades de la Aviación del Ejército en las más variadas misiones.

Desde otro helicóptero similar se tomó la fotografía de este Puma, volando sobre el escenario de batalla en las Malvinas.



Página 419: Un SA 330L Puma, levantando con eslinga un cañón Oto Melara de 105 mm. del GA 3 para trasladarlo a otra posición.

Abajo: Junto a un UH-1H Huey, de la Compañía de Asalto monomotor del Batallón de Aviación de Combate 601 del Ejército, (cuyo emblema luce pintado a la izquierda) el ahora mayor Jorge Adolfo Svendsen.

Pocas veces una campaña haya necesitado tanto de la utilización de helicópteros como la de Malvinas, donde la falta de caminos y un terreno intransitable para vehículos terrestres, convirtió a esos aparatos en instrumentos indispensables para todo tipo de operaciones, desde la exploración hasta el transporte de tropas y abastecimientos.

El 7 de abril el Batallón de Aviación de Combate 601 del Ejército emprendió su desplazamiento hacia el sur, desde donde cruzaría a las islas a bordo de buques de la Armada, de Hércules de la Fuerza Aérea y aún en vuelo directo desde Río Gallegos. Para el 29 de ese mes se hallaban en Malvinas un total de diecinueve helicópteros que eran operados por tres jefes del Comando de Aviación de Ejército, uno del Batallón 601, treinta oficiales subalternos, cuarenta y nueve suboficiales mecánicos y catorce soldados; a estos se sumaban dos oficiales subalternos de la Compañía de Abastecimientos y Mantenimiento de Aeronaves 601, junto con ocho suboficiales mecánicos de aviación.

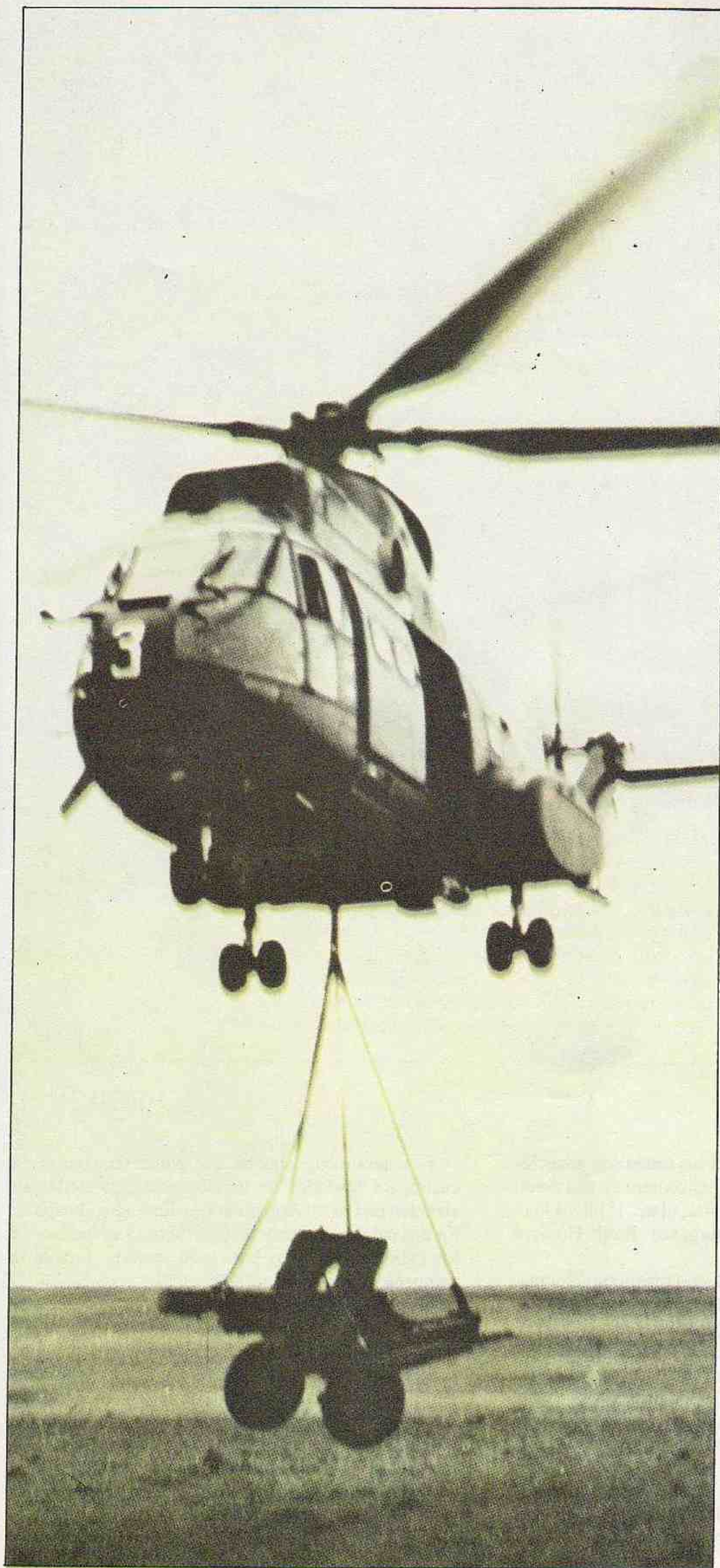
Desde el primer momento la actividad fue intensa, sobre todo en vuelos de reconocimiento de áreas o zonas de probable empleo para emplazamiento de unidades, artillería, etc., así como destrucción de radiobalizas que servían de guía para los Harriers de la Task Force británica.

Esto permitió a los pilotos familiarizarse con el terreno, que luego deberían sobrevolar en pésimas condiciones climáticas que al mismo tiempo servían de protección ante el incesante hostigamiento de la aviación enemiga.

Se disponía de cinco SA-330L Puma, de la Compañía de Asalto bimotor; nueve UH-1H Huey de la Compañía de Asalto monomotor; tres A-109 RUNDO y dos Chinooks.

El capitán Jorge Adolfo Svendsen señala que "la mayoría de los vuelos los cumplíamos en las últimas y primeras horas del día, ya que no teníamos visores para desplazamientos nocturnos que se realizaban a muy baja altura. Las PAC (Patrullas aéreas de combate) del





enemigo, integradas por dos Harriers, sobrevolaban constantemente la isla y en un momento llegó a haber diez simultáneamente. Claro, operaban desde la flota que se encontraba a unas 100 millas al este del archipiélago''.

''Durante toda la campaña fue evidente la superioridad aérea táctica del adversario, que no estaba penalizado por la distancia y el radio de acción de sus máquinas. Con todo, pese a las condiciones muy severas del clima y del terreno, no tuvimos ni una pérdida por accidente. A esto contribuyeron dos factores: el excelente mantenimiento de los aparatos y la pericia de los controladores de vuelo de la Fuerza Aérea''.

A lo largo de la campaña los helicópteros de Aviación de Ejército transportaron una 3200 toneladas de carga en 10.11 horas de vuelo, incluyendo víveres, municiones, todo tipo de armamentos, combustible y lubricantes, documentación y correspondencia.

También por helicóptero se efectuó el desplazamiento de tropas a Puerto Howard, Darwin, Puerto Fox y otros muchos puntos de las islas.

Una de las misiones que permanece grabada en el recuerdo del capitán Svendsen fue la de recuperación de una sección de comandos –el 29 de mayo– en Big Mountain, a unos 50 kilómetros de Puerto Argentino. ''Volamos –dice– con las últimas luces del día y cuando llegamos debimos esperar a los integrantes de la sección que habían creído que ya no llegábamos, por la oscuridad que reinaba.

En el vuelo de regreso decidí cortar camino y volar directamente sobre el monte Simon, el más alto de la isla Soledad. Al comenzar el descenso nos encontramos con un pozo de niebla y el piloto del otro helicóptero, el teniente Fernández, me pidió que encendiese las luces para poder volar en formación.

Cuando ya divisábamos las luces de Puerto Argentino el teniente Fernández me gritó por la radio que me ''tirase al piso'', maniobra que realicé tan bruscamente que casi perdimos la ametralladora MAG de nuestro artillero. Por suerte pudimos aterrizar sin novedad, pero luego me enteré de que un helicóptero británico nos estaba siguiendo y había comenzado a dispararnos con balas trazadoras.''

El entonces cabo 1° Luis Alberto Ahumada era el artillero de puerta en ese vuelo y relata que ''desde hacía un rato venía sintiendo lo que parecía una falla de un rotor, lo que me alarmó bastante. De pronto vi la trayectoria de la munición trazante del enemigo y de inmediato hicimos la maniobra de escape. Estábamos en condiciones de responder al fuego pero, como sobrevolábamos zona propia, temíamos una confusión de la defensa antiaérea. Además llevábamos mucha carga y no podíamos entrar en combate con otro helicóptero''.

Las pérdidas

Durante las operaciones se perdieron veintiún aparatos, la mayoría por ataques de la aviación o artillería enemiga cuando se hallaban en el suelo.

''Uno de los días más tristes fue el 9 de mayo, cuando fue derribado un helicóptero Puma que, desarmado, había volado en búsqueda de sobrevivientes del pesquero Narwal, que había sido atacado por Harriers en las cercanías de la Isla de los Leones Marinos'', dice el capitán Svendsen.

''El aparato partió hacia las 16 y nunca se tuvieron



Un CH 47 Chinook efectúa uno de los imprescindibles transportes pesados en Malvinas.

más noticias. Tiempo después los británicos anunciaron que habían derribado un helicóptero en esa zona. Perecieron el tte. 1° Mario Fiorito, el tte. 1° piloto Juan Carlos Buschiazzo y el sargento Raúl Horacio Dimotta''.

El oficial no se extiende mucho más sobre el tema, pero como una sombra penden en la entrevista las jornadas de riesgo aceptadas voluntariamente. Los vuelos en pésimas condiciones de tiempo ''peinando'' los montes para evitar la detección del enemigo, la espada de Damocles de la aviación británica que cayó –por ejemplo– sobre máquinas en Puerto Howard derribándolas aunque con un milagroso saldo de sólo heridos.

Están presentes también salvamentos ''in extremis'', como el del teniente de Navío José César Arca de la aviación naval, que se eyectó sobre el mar y pudo ser rescatado antes de que el frío mortal lo paralizase.

Y, naturalmente, habría que poner también en la cuenta los traslados de heridos para que recibieran atención en Puerto Argentino o en los buques hospital. En una palabra, los helicópteros fueron los ''petisos de los mandados'', aptos para todo servicio durante la campaña de Malvinas.

El Batallón de Aviación 601 fue la unidad del Ejército cuyo personal recibió la más alta proporción de condecoraciones por su actuación en la guerra.

Desde la medalla al Valor en Combate ''post mortem'' los tripulantes del Puma derribado cuando salió en búsqueda de supervivientes; o la de la Nación Argentina al Muerto en Combate, en los casos del teniente Marcos Fassio y el sargento Pedro Campos, en total recibieron esas distinciones un total de dieciseis oficiales y suboficiales, mientras que otros once, oficiales, suboficiales y soldados tuvieron mención especial por su desempeño.



Sello conmemorativo emitido al cumplirse un año del desembarco argentino en las Malvinas. Incluye los demás archipiélagos australes sobre los que nuestro país reivindica soberanía.

La recuperación de las islas y la filatelia

El desembarco del 2 de abril y sus hechos posteriores dieron lugar a una serie de expresiones filatélicas, desde matasellos a emisiones especiales. La siguiente reseña es también un capítulo importante en la historia de la Guerra de las Malvinas.

A los pocos días de producida la acción de las Fuerzas Armadas, el Correo Argentino emitió el primer valor resellado. Se trataba del sello ordinario "Escarapela Nacional" con un valor facial de 1.700 pesos argentinos, al que se le sobreimprimió en negro la leyenda **"Las Malvinas son argentinas"**. Esta emisión había sido puesta en circulación el 1° de marzo de 1982 en colores celeste y blanco la escarapela y en verde las leyendas. De esta emisión resellada se emitieron dos millones de ejemplares, impresos en huecograbados.

En esta oportunidad no fue aplicado el matasellos "Día de Emisión", pero sí el obliterador "Primer Día de Circulación", en las oficinas que lo poseían. Ese mismo día y memorando la reconquista de las islas se pusieron en circulación sobres oficiales ilustrados con el mapa de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Se produjo por esta emisión una considerable demanda por parte del público que obligó a efectuar dos reimpresiones de la serie.

Oficina Radiopostal Puerto Argentino



La Empresa Nacional de Correos y Telégrafos desde un primer momento se hizo presente en la gesta histórica de la recuperación de las islas Malvinas. El mismo 2 de abril se dispuso crear por resolución 515 Encotel/82 la oficina radiopostal ISLAS MALVINAS, con dependencia de la administración central. Pocos días después viajaron a las islas los funcionarios encargados de su funcionamiento y la nueva dependencia quedó habilitada el 6 de abril, a las 8. El código postal asignado fue el 9404 y se proveyó un matasellos ilustrado con la bandera nacional.
Por decreto del Poder Ejecutivo se dispuso luego denominar Puerto Argentino a la localidad que los ingleses denominan Puerto Stanley.

Otros dos sellos

El 12 de junio fueron emitidos otros dos sellos en recordación de la creación —el 10 de junio de 1829— de la comandancia Política y Militar de las islas Malvinas y sus adyacentes al Cabo de Hornos en el Mar Atlántico. La medida había sido dispuesta por Martín Rodríguez, gobernador de Buenos Aires, a cargo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, y ratificaba su soberanía sobre las islas australes, ya amenazadas por proyectos del gobierno inglés que planeaba ocuparlas, extendiendo así por la fuerza su imperio colonial. Fue primer comandante político y militar Luis Vernet, designado por el mismo acto que creó la Comandancia. De los dos sellos "se tenant" uno reproduce la efigie de Vernet, y el restante muestra el mapa de la porción más austral del Atlántico Sur donde aparecen las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. El valor facial de los dos valores era de 5.000 pesos argentinos. Del sello con la efigie de Vernet se pusieron a la venta

333.000 ejemplares y del restante 666.000 y ambos fueron procesados por el procedimiento offset, multicolor.

Llegada de Juan Pablo II

Ese mismo día 12 de junio se ponía en circulación otro sello postal conmerativo de la llegada al país de Juan Pablo II. Reproduce en su viñeta la efigie de Su Santidad, con una tirada de 500.000 ejemplares y el valor unitario de 5.000 pesos argentinos, impresos en offset multicolor sobre papel con filigrana sin fosforescencia. El matasellos Día de Emisión mostraba el escudo personal de Juan Pablo II

Salón Filatélico

La atividad filatélica estuvo a cargo asimismo de distintas entidades de todo el país que se asociaron así a las iniciativas y demostraciones de adhesión a la ocupación de las islas

Junto con entidades del interior, la Federación Argentina de Entidades Filatélicas y la Asociación de Cronistas Filatélicos de la Argentina realizaron muestras filatélicas vinculadas con la soberanía argentina en el Atlántico Sur. De tal manera ambas entidades organizaron en el Palacio de Correos ''El Salón Filatélico y de Prensa Filatélica Soberanía Argentina en las islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y Antártida Argentina''.

El 14 de mayo quedaba habilitada esta significativa muestra de material filatélico y de prensa filatélica de importantes coleccionistas, compuestas por colecciones y trabajos periodísticos, crónicas y estudios relacionados con el Correo y la filatelia en las islas Malvinas y en la Antártida Argentina.

Más de un centenar de vitrinas y cincuenta expositores participaron de la exposición y evidenciaron el interés y dedicación que la filatelia argentina tiene por el tema de las islas Malvinas. Las entidades organizadoras –que recibieron el apoyo de la administración postal argentina– editaron sobres especiales que alcanzaron notable demanda por los coleccionistas

Matasellos y bandeletas

Indudablemente una de las actividades que convocan a un número cada vez mayor de coleccionistas es la

Emisiones anteriores al conflicto de 1982

Sobre el tema de las islas Malvinas fueron emitidos con anterioridad otros sellos postales. dos de ellos en 1964, cuyas viñetas muestran el territorio continental, la Antártida y las islas Malvinas, Georgias del Sur, Orcadas del Sur y Sandwich del Sur, en el valor de cuatro pesos; el otro valor, de 2 pesos, contiene las islas Orcadas del Sur, Georgias dle Sur ÿ Sandwich del Sur, y la bandera argentina en un costado.

Un nuevo sello fue emitido en 1976, el 24 de abril, y reproduce en su viñeta la fragata Heroína, nave en la que, en 1820, David Jewet desembarcó en las islas enviado por el gobierno argentino. Su misión era tomar posesión formal de las islas, izándose por primera vez el pabellón nacional en el lugar.

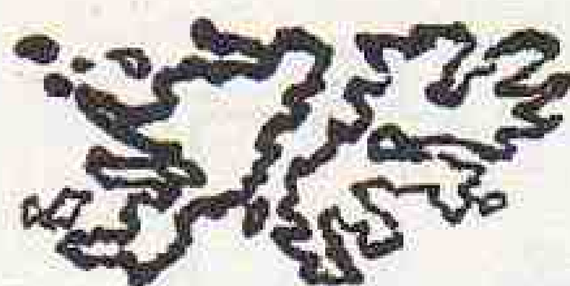
Fue impreso en multicolor en el valor unitario de 6 pesos. La estampilla tiene una curiosidad pues al pie donde figura la mención Casa de la Moneda de la Nación se indica año 1975, como de emisión cuando en realidad oficialmente ello se produjo, como dijimos, el 24 de abril de 1976.





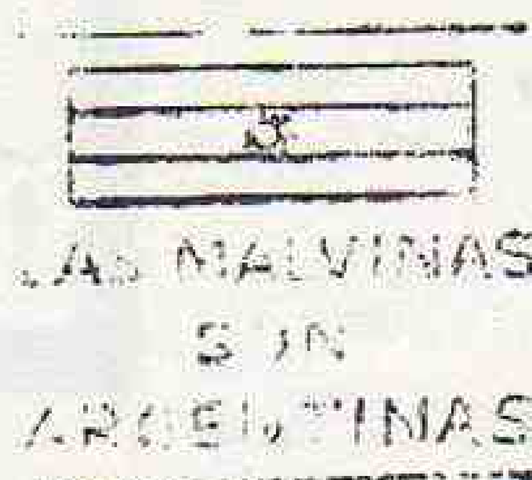


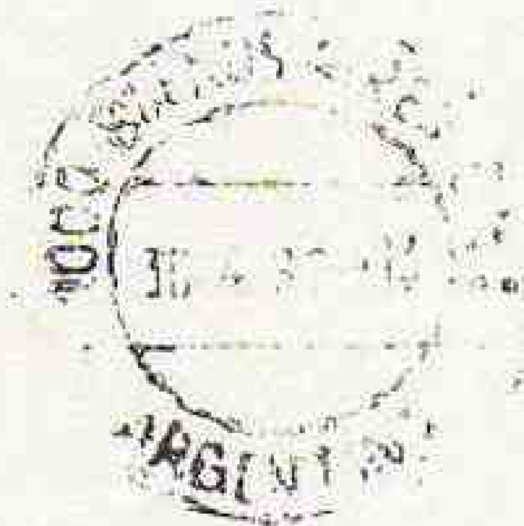
Durante la guerra de las Malvinas, el Correo Central utilizó los matasellos que se observan a la derecha, los que incluían frases y diseños especiales.





LAS MALVINAS SON ARGENTINAS



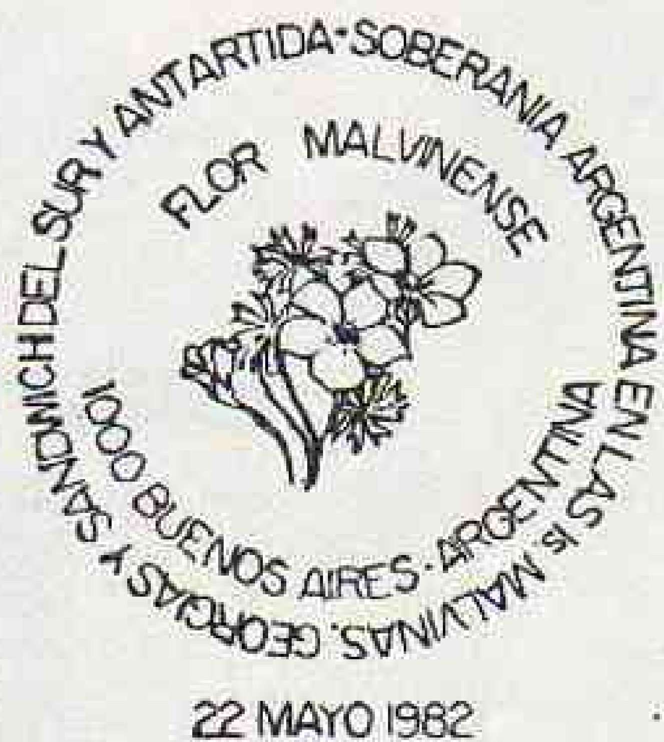








Arriba: matasellos conmemorativo de un vuelo realizado durante la guerra. (Probablemente el 2 de mayo de 1982).





Agrupados a la izquierda, se ven otros matasellos utilizados en la República Argentina. Como puede apreciarse en sus respectivas fechas, corresponden al período de guerra.

que se refiere a la aplicación de los matasellos alusivos y agencias postales temporarias.

Durante los algo más de dos meses que duró el conflicto bélico del Atlántico Sur fueron numerosas las aplicaciones de matasellos vinculados con el tema, tanto en Buenos Aires como en otras ciudades del país.

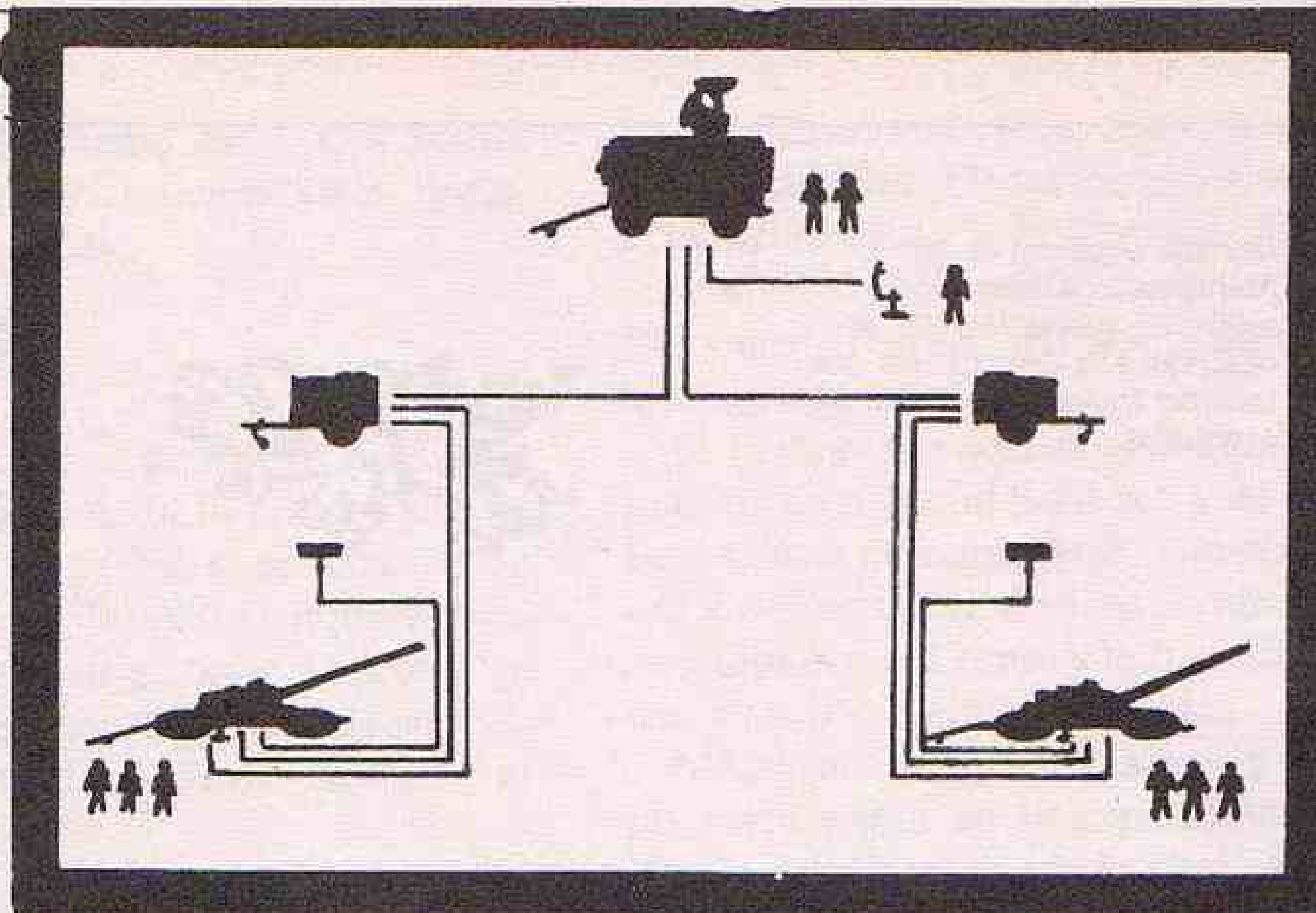
Figuran así entre otros matasellos alusivos, los aplicados en la Muestra Filatélica Recuperación de Islas Malvinas, del 22 al 25 de mayo, en Mercedes (Buenos Aires); Salón de Literatura Filatélica Soberanía Argentina en las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, 2-11 junio de 1982 en la Facultad Regional Buenos Aires de la Universidad Tecnológica Nacional; Muestra Filatélica de Gualeguaychú (Entre Ríos); Muestra Filatélica Las Malvinas, 17 al 20 de junio de 1982 en el Navarro (Buenos Aires); Muestra de Prensa Filatélica ACFA '82 en adhesión a la soberanía argentina en las islas del atlántico Sur y Antártida Argentina.

Aerofilatelia

La recuperación de las islas Malvinas originó asimismo la realización de un vuelo conmemorativo hasta Puerto Argentino. El franqueo fue obliterado con el matasellos de la Sección Filatelia ilustrado con figura de barco y se estampó una marca alusiva en rojo. En destino se aplicó como resellado el matasellos de la oficina Islas Malvinas, a la que posteriormente se le modificó el nombre por el de Puerto Argentino.



La más famosa estampilla de la época de la guerra de las Malvinas es ésta. Como se explica en la nota, fue una emisión resellada de la que se emitieron dos millones de ejemplares.



Cañón antiaéreo Oerlikon - Contraves

Pieza de artillería bitubo, calibre 35 mm., de origen suizo, utilizada con éxito por la defensa de Puerto Argentino entre otras armas antiaéreas. Se complementa con un radar director de tiro Skyguard, (ver página a la vuelta) el que le otorga la mayor eficacia en rapidez y precisión. Dos de estas piezas, pertenecientes a una sección del GADA 601 participaron en la defensa de Darwin - Pradera del Ganso, tanto en su función específica antiaérea, como en el tiro rasante contra infantería, causando serias bajas al enemigo.



La defensa antiaérea en los cielos de la Base Aérea Malvinas y la Base Aérea Cóndor (Puerto Argentino y Darwin, respectivamente) contó con una acción conjunta de las tres armas digna de destacarse. Los pilotos británicos tuvieron que vérselas de cerca, al menos en sus primeros ataques a baja cota –ya que en lo sucesivo se mantendrían muy alto, repartiendo bombas sin precisión– con cañones bitubo Rheinmetal de 20 mm con radar Superfledermaus –de la FAA– y con misiles superficie/aire Tigercat y cañones Oerlikon-Contraves de 35 mm dirigidos por un radar Skyguard, del Ejército Argentino.

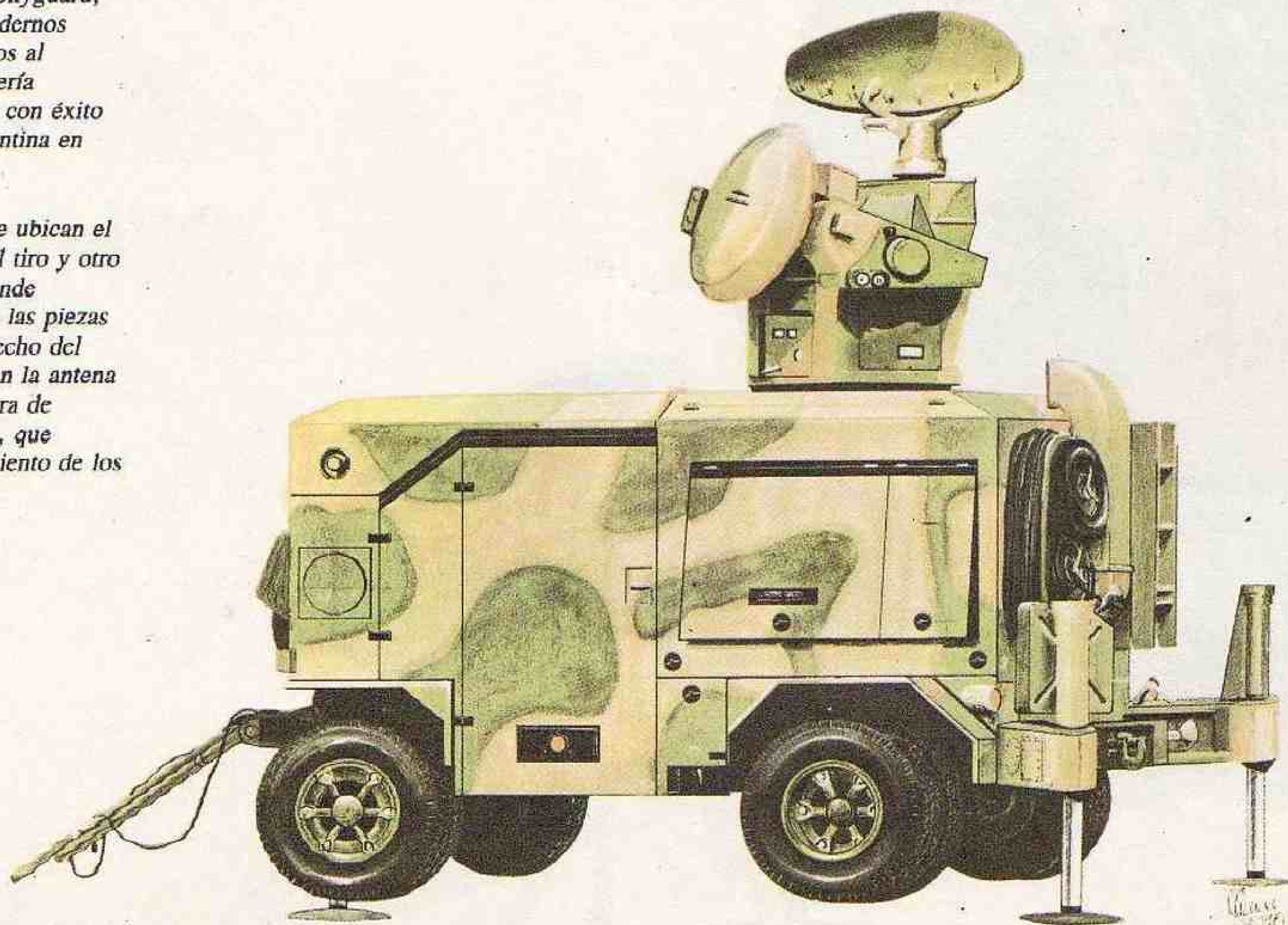
El Oerlikon-Contraves

La pieza gemela antiaérea de campaña Oerlikon de 35 mm, de origen suizo, prestó un servicio eficiente durante la guerra de las Malvinas. Su historia va de la mano con los adelantos en materia de velocidad y maniobrabilidad de los aviones de guerra. Las armas antiaéreas pesadas (7,5 cm, 8,8 cm, 9 cm, etc.) de a poco fueron perdiendo eficacia debido a su reducida secuencia de disparos. La evolución dio entonces lugar a un incremento de la cadencia y en la presición de impacto a alcances superiores a los 3 km. En aquellas épocas –alrededor de los años 50– el cañón antiaéreo más eficaz era el sueco de 40 mm L 70 ''Bofors'', introducido en muchos países y fabricado parcialmente bajo licencia.

Pero la técnica avanzaba y los viejos cañones ya no prestaban la utilidad exigida por la guerra moderna. La Oerlikon efectuó numerosos estudios e investigaciones, y en especial, mediciones y comparaciones entre calibres. Pruebas con 30, 35, 40, 50 y 60 mm dieron finalmente la superioridad al 35 mm que, de inmediato, generó que los EE.UU. realizaran un pedido de desarrollo sobre una pieza gemela de marina –también de 35– en el que ya se estaba trabajando. De ahí nació en poco tiempo el prototipo de una pieza antiaérea, lo que también trajo aparejado un importante desarrollo de la munición de 35 mm. El nuevo tipo de munición demostró ser el más eficaz dentro de la gama de calibres medios.

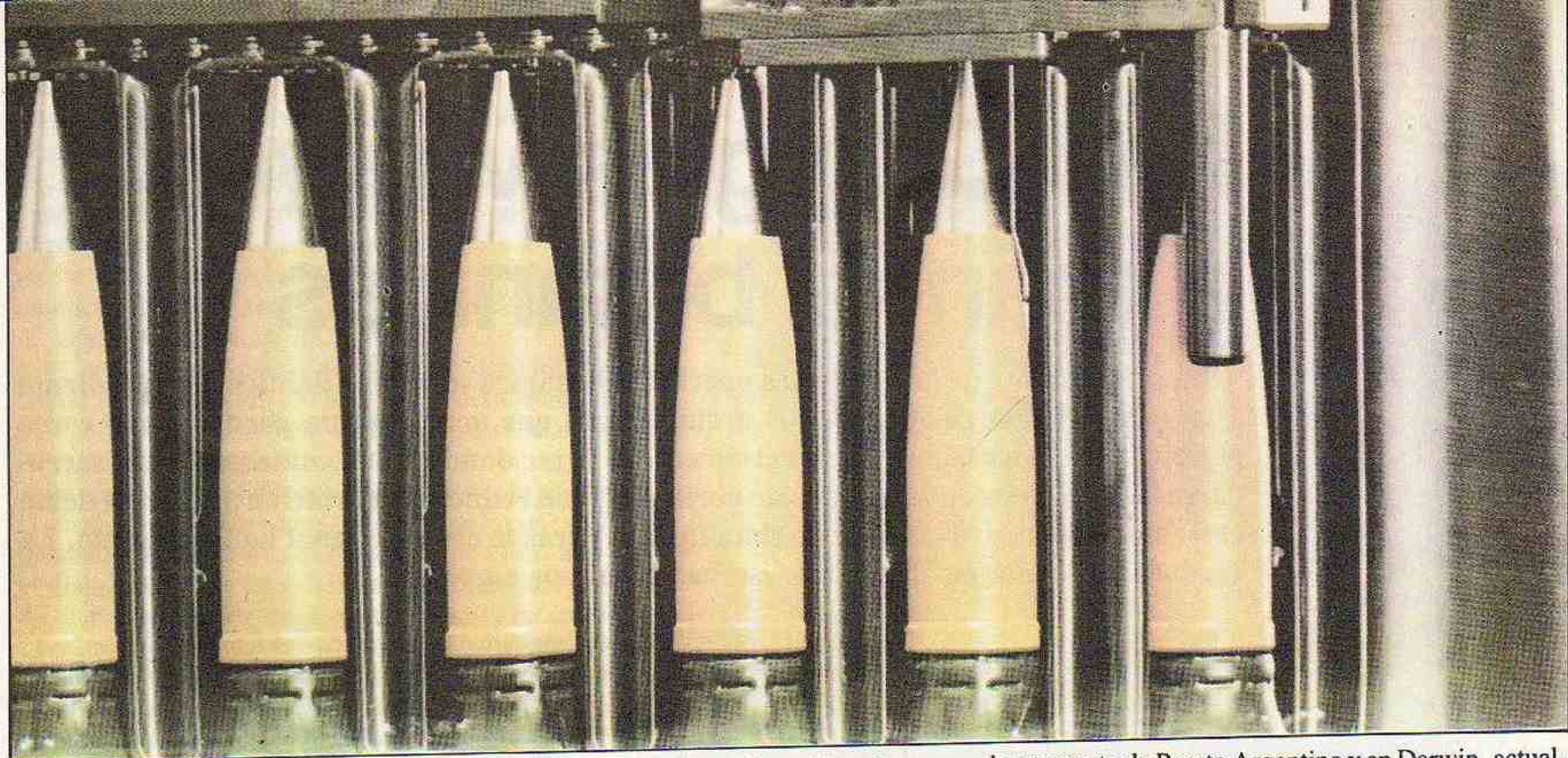
Las primeras pesentaciones del nuevo proyecto de Oerlikon tuvieron lugar durante el año 1959. En el campo de tiro ''Ochsenboden'', propiedad de esa fábrica suiza, se conectó por vez primera una unidad de fuego completa, compuesta por dos piezas de 35 mm y una dirección de tiro ''Fledermaus'' de Contraves. Se efectuaron, además, algunas presentaciones similares en el campo de tiro antiaéreo de Engadin (Grisones) y más tarde, pruebas técnicas y tácticas con unidades de tropa finlandesas, austríacas y suizas. Finalmente, se probó ante el actual Grupo de Armamento (GRD), entonces llamado Departamento Suizo para Materiales de Guerra. Con ocasión de un tiro de demostración delante de oficiales austríacos de alto rango, se prescindió a los sirvientes para las piezas; los cañones fueron apuntados enteramente por control remoto, lo que impresionó en forma profunda a los anfitriones y a los invitados. En ese momento se la llamó la ''antiaérea fantasma'', y tuvo buena respuesta a raiz de las demostraciones. Al menos, impresionó favorablemente a Finlandia y a Austria, que se convirtieron de inmediato en los primeros adquirentes del sistema antiaéreo de campaña de Oerlikon.

Aquel primer cliente –Finlandia– comprobó el resultado del sistema de 35 mm bajo condiciones climáticas extremas (temperaturas de 40° bajo cero) cerca del río Inari, a aproximadamente 200 km al norte del círculo



El director de tiro Skyguard, uno de los más modernos sistemas electrónicos al servicio de la artillería antiaérea, utilizado con éxito por la defensa argentina en Malvinas.

Dentro del móvil se ubican el oficial que dirige el tiro y otro operador, desde donde controlan el tiro de las piezas de 35 mm. En el techo del vehículo se destacan la antena de radar y su cámara de televisión acoplada, que permiten el seguimiento de los blancos aéreos.



polar ártico. En el verano del mismo año tuvieron lugar otras pruebas más extensas que provocarían un nuevo pedido importante por parte de Finlandia. A partir de entonces la pieza comenzó a fabricarse en una escala relativamente grande.

También el ejército suizo aportó confianza al mercado de armas antiaéreas al sustituir sus baterías de 7,5 cm por unidades de fuego de 35 mm. Esto significó para las empresas Fábrica de Máquinas-Herramientas Oerlikon-Buhrle AG y Contraves una utilización de su capacidad a largo plazo. Cerca de veinte países fueron adquiriendo la pieza gemela de 35 mm desde el año 60, lo que equivale a decir más de 1.300 piezas y 600 direcciones de tiro ''Superfledermaus'' y ''Skyguard''.

Entre otras experiencias, la guerra de las Malvinas demostró la utilidad de esta pieza antiaérea y, aún más, certificó que el sistema de defensa antiaérea con misiles no es rival ni compite con los cañones, sino que ambos conforman, si se los sabe combinar, un excelente sistema. Sin embargo, debido al mayor desarrollo de la electrónica respecto de la mecánica, sólo se ha avanzado mejorando el mecanismo de alimentación de cartuchos en la pieza de 35 mm, el rendimiento de la munición, las posibilidades de puntería, la protección de los servidores, el enmascaramiento, etc.



En el futuro, la defensa antiaérea deberá prepararse para una amenaza aérea de mayor velocidad y efecto sorpresa, en ataques que podrán hacerse bajo casi cualquier condición meteorológica. Por otra parte, como quedó evidenciado en los ataques aéreos británicos en el aeropuerto de Puerto Argentino y en Darwin, actualmente se busca el vuelo muy cercano al suelo, debido a los sistemas modernos de vigilancia del espacio aéreo, entre otros factores. Y ahí es donde se encuentra la eficiencia de los cañones antiaéreos al detectar a tiempo, captar y perseguir electrónicamente a los aviones que, al ponerse al alcance, podrán ser derribados con la mayor probabilidad de impacto.

Datos técnicos

Cañón

- *Calibre: 35 mm*
- *Cadencia 2x550 disparos/min = 1100 disparos/min*
- *Velocidad inicial v_0: 1175 m/seg*
- *Longitud de tubo: 3150 mm*

Pieza de artillería

- *Distancia de combate: 4000 m*

Pesos

- *Sin munición ni accesorios: aprox. 6300 kp.*
- *Con munición y accesorios: aprox. 6700 kp.*

Datos de puntería

- *Campo de orientación lateral: ilimitado*
- *Campo de orientación en altura: -5^{o} hasta $+92^{o}$*

Carga de munición

- *Por cañón cargado en disposición de hacer fuego: 56 tiros*
- *En cada depósito de recarga: 63 tiros*
- *Total por cañón: 119 tiros*
- *Total por pieza: 238 tiros*
- *Alimentación de munición por cargador de 7 tiros cada uno*

Munición

- *Tipos: MSD, MLD, PSD, PLD, UGD, ULD*
- *Peso del cartucho: 1562 p*
- *Peso del proyectil: 550 p*
- *Longitud de cartucho: 387 mm*

Las Georgias vuelven a manos británicas

La primera fase de la gigantesca operación británica sobre el Atlántico Sur, tendiente a la recuperación colonial de los archipiélagos que acababan de perder, tuvo como objetivo a las Islas Georgias: precisamente el lugar donde había comenzado a desarrollarse la crisis que condujera al 2 de abril. Allí, una reducida guarnición argentina debió enfrentar al brazo armado de la flota inglesa y tras breve y desigual lucha capituló. La verdadera batalla por Malvinas estaba recién por empezar.

Esta foto dio la vuelta al mundo y se convirtió en el símbolo del combate de las Georgias. Con honores militares, los ingleses sepultan los restos del suboficial Félix Artuso, tripulante del submarino argentino ARA Santa Fe, muerto durante la resistencia al ataque británico.

El 25 de abril de 1982 volvió a resonar el fragor del combate sobre las islas Georgias del Sur. Concluía así el período de espera y alerta sobre las armas para las fuerzas argentinas destacadas en el puerto de Grytviken que, veintidós días antes, el 3 de abril a mediodía, habían forzado la rendición de los efectivos británicos que ocupaban la localidad.

Llegaba a su fin, igualmente, la etapa iniciada con el desembarco de un equipo de obreros argentinos que debían proceder al desguace de la antigua estación ballenera, que a la postre debía conducir al estallido de la guerra del Atlántico sur.

Ese día 3 de abril, siete horas después de la rendición de la guarnición británica –exactamente a las 20.15 hora local– zarpaban rumbo a Puerto Leith las unidades del Grupo de Tareas 60.1. (GT 60.1.), dejando en Grytviken un destacamento al mando del teniente de navío Luna que constaba de 36 hombres y 6 voluntarios desembarcados como equipo de apoyo.

El destacamento se dedicó de inmediato a los preparativos para una eventual defensa del ex puerto ballenero en caso de que los británicos intentaran la recuperación del archipiélago.

En el interín, sobre la base del informe personal vertido por el comandante del GT 60.1, el día 10 de abril el Comando de Operaciones Navales decidió des-



plazar hacia el lugar solamente a un reducido número de personal de servicios para mantener la operatividad de la base en un grado de eficiencia, acompañado por algunos infantes de Marina para reforzar y aliviar las tareas de los hombres de la guarnición. Simultáneamente, el Comando decidió designar para la jefatura a un oficial de mayor antigüedad: el capitán de corbeta de Infantería de Marina Julio Lagos.

El conjunto del nuevo personal fue denominado Grupo de Apoyo Golf, y la elección del medio de transporte hacia Grytviken recayó en el submarino ARA *SANTA FE.*

En realidad, la misión encomendada al nuevo jefe de la guarnición, capitán Lagos, no difería de la que en su oportunidad tuviera a su cargo el teniente Luna. Sustancialmente, debía "trasladarse a las Islas Georgias del Sur y constituirse en comandante naval de dicho asentamiento, reorganizar la defensa de Grytviken y reforzar los servicios de la base. En caso de ataque enemigo causar el mayor daño posible compatible con el daño propio a recibir y, ante evidente superioridad numérica, rendir la posición bajo los términos de la Convención de Ginebra." Quedaba bien en claro que la ocupación de la Georgias constituía un innegable acto de guerra, que se efectuaba bajo el concepto de "mínimo número de bajas y daños para las fuerzas propias".

Entre tanto, la unidad naval que debía transportar al GA Golf, el submarino ARA *Santa Fe*, había arribado a la base naval de Mar del Plata procedentes de las Malvinas, en cuya recuperación había participado en forma eficiente. El buque, un obsoleto sumergible de la clase *Guppy* botado en Estados Unidos, que databa de la Segunda Guerra Mundial, presentaba tras esa campaña en el Sur una serie de averías y fallas que fueron apresuradamente reparadas, quedando supuestamente listo para zarpar el día 15, no obstante lo cual la partida debió demorarse y recién se produjo a las 23 hora local del día 16 bajo condiciones sumamente precarias.

La navegación del *Santa Fe* hacia las Georgias se caracterizó por un continuo reparar averías, que comenzaron a presentarse en el mismo antepuerto de la Base Naval Mar del Plata. Un detalle indicativo del panorama general del submarino lo da el hecho de que de su planta normal de tres motores, hubo períodos en que sólo pudo disponer de uno y eventualmente de dos de ellos, por estar averiados los restantes.

Cuando llevaba casi una semana de esa accidentada travesía, el 23 de abril a las 5.38 horas, el *Santa Fe* recibió del Comando de la Fuerza de Submarinos (COFUERSUB), información de que Gran Bretaña iba a intentar larecuperación de las Georgias, y se urgía al sumergible a cumplir con su misión "lo antes posible".

A las 21 horas del día siguiente, 24 de Abril, el COFUERSUB confirmó al *Santa Fe* poco antes de la llegada del buque a Grytviken, la presencia creciente de unidades navales enemigas a unas 40 millas (unos 74 km) al Norte de ese puerto. La evaluación del comando llegaba a la conclusión de que aquellas constituían en sí un grupo de tareas que se preparaba para ejecutar acciones contra las posiciones argentinas en Grytviken y Leith.

El fin de la travesía no trajo aparejado el fin de los problemas para el *Santa Fe.* Al arribar, el comandante de la nave, capitán de corbeta Bicain, estimó como no conveniente atracar al muelle existente durante las horas de la noche, dada la carencia de cartas apropiadas sobre las características hidrográficas de la zona, sumada a la imposibilidad virtual de utilizar el radar del sumergible, de pobre discriminación dentro del radio de una milla (1.850 metros).

Recién el día 25 a las 4.45 de la mañana se pudo finalizar la maniobra de desembarco de efectivos y la descarga de abastecimientos, y se dispuso que el submarino zarpara de Grytviken hacia la boca de la Bahía Cumberland con el propósito ulterior de dirigirse hacia el área de patrullaje que se le había asignado.

De acuerdo con los elementos de juicio de que disponía, el comandante del *Santa Fe,* decidió salir de la bahía navegando con propulsión a baterías, para luego cambiar a motores diesel a máxima velocidad, recostado sobre la costa y siguiendo una derrota similar a la de llegada.

La decisión del capitán de corbeta Bicain presuponía navegar en superficie mientras las condiciones de visibilidad lo permitieran, para producir el más rápido alejamiento, y luego en inmersión durante las horas de luz diurna. Es decir, combinando la forma según lo fuera aconsejando la situación táctica.

Arribado al área de patrulla, el sumergible debía buscar por las noches una bahía o caleta resguardada para fondear, o "garetear" en lugar seguro donde proceder a reparar averías, evaluar los medios de navegación y combate a disponibilidad del barco y transmitir al comando naval los resultados de su misión de patrullaje.

A esa altura de los acontecimientos, el grupo de tareas británico ya estaba en posición de ataque y sus helicópteros habían comenzado a explorar la zona. Uno de ellos arrojó dos bombas de profundidad, que cayeron muy próximas al submarino, sobre la banda de estribor.

De inmediato, otros helicópteros se sumaron al ataque sin hacer blanco, hasta que el último de ellos, en su



The New York Times

REAGAN ARMS PLAN WINS WIDE BACKING AT SESSION OF NATO

EUROPEANS EXTEND ARGENTINE CURBS FOR ANOTHER WEEK

Court Says School Anti-Bias Rules Cover Workers as Well as Pupils

U.N. TALKS RESUME ON FALKLAND CRISIS

Facsímil del diario "The New York Times" del 18 de mayo de 1982, donde con algún atraso se publicó la foto de referencia y un relato de la recaptura de las Georgias por los británicos.

pasada final por cuanto se hallaba escaso de combustible –tal como se pudo determinar más tarde– logró hacer impacto con un misil en parte de popa de la vela (la carena de la torre). Ese impacto, según apreciación del comandante del submarino, produjo averías de importancia en los sistemas de válvulas además de un incendio que afortunadamente quedó extinguido de inmediato.

Tres tripulantes resultaron heridos en el ataque, uno de ellos, el cabo segundo Alberto Macías, de gravedad, mientras repelía el ataque aéreo con la ametralladora de 7,65 mm.

Apenas después de dos horas de su partida, a las 6.50 local, el *Santa Fe* regresaba trabajosamente al punto de partida perseguido por un helicóptero Sea Lynx, que lo hostigó durante la maniobra de atraque, quedando finalmente al costado del muelle, en la costa Norte de la caleta Capitán Vago.

De inmediato, el comandante del submarino bajó a tierra para requerir ayuda médica para sus heridos tras disponer que desembarcara todo el personal, vista la imposibilidad de defeder el buque desde a bordo.

Simultáneamente, el capitán de corbeta IM Juan Lagos se hacía cargo de la reducida guarnición, y procedía de inmediato a disponer la instalación de las armas y equipos arribados en el *Santa Fe* en los emplazamientos defensivos preestablecidos.

A las 9.15 horas se produjo la pimera novedad subsiguiente al ataque al submarino. Un helicóptero Wessex aterrizó en Punta Sierra, desembarcando un destacamento estimado entre 5 y 10 hombres, quienes montaron un puesto de observación fuera del alcance de las armas argentinas. Había comenzado lo que los británicos denominaron *Operación Paraquet* (Cotorra).

Cuarenta y cinco minutos más tarde, comenzó el fuego naval británico, reglado sobre puntos de referencia cercanos a las posiciones argentinas y corregido desde ese puesto de observación, que no podía ser batido por hallarse fuera de alcance.

Mientras tenía lugar el bombardeo naval, una fuerza integrada por 120 efectivos de la compañía M del Regimiento 42 de Royal Marines, apoyados por 30 hombres del Special Air Service (SAS), fueron helitransportados hasta las alturas que rodean a Grytviken hacia las 14.45 horas, desde donde emprendieron la marcha sobre las posiciones argentinas.

Ubicados a espaldas de la reducida fuerza defensora, comenzaron a hostigarla con disparos de misiles Milan mientras estrechaban progresivamente el cerco, partiendo desde posiciones dominantes.

Si bien ese fuego misilístico era esporádico restaba libertad de acción a la guarnición argentina, compuesta por otra parte por los 40 hombres del capitán de navío Luna más la tripulación y los escasos refuerzos del *Santa Fe*, ya que 14 efectivos al mando del teniente de navío IM Alfredo Astiz habían sido desplazados para defender Puerto Leith. La dotación del submarino hallaba asimismo graves dificultades para construirse defensas en el duro suelo rocoso de la isla, por la carencia de elementos para excavación y de sacos terreros para erigir parapetos.

Hacia las 15 horas, y con el epílogo del encuentro ya a la vista, el comando ordenó la destrucción de las claves y del material de comunicaciones del submarino; se arrojaron al agua los explosivos y la munición de calibre mayor y se dispuso el repliegue del personal hacia la posición central de defensa, informando los pormenores al continente.

Una hora más tarde, comprobado totalmente el caso de "manifiesta inferioridad" de medios ante el enemigo tal como expresaban claramente las instrucciones recibidas, el capitán Lagos, de común acuerdo con el

Prisioneros argentinos de las Georgias, entre los que se encuentran civiles y militares, fueron trasladados a la Isla Ascensión para luego ser devueltos.





El submarino ARA Santa Fe navega en superficie por el Atlántico Sur. Se trataba de una antigua unidad de tipo convencional, de la clase "Guppy", construida en Estados Unidos.

comandante del *Santa Fe,* decidió rendir la posición y estableció comunicaciones con el enemigo.

Testigos presenciales describieron a su regreso a Buenos Aires, ya concluido el conflicto, la conmovedora ceremonia durante la cual el personal, formado ante el mástil, presenció cómo se arriaba el pabellón. Se cantó luego el Himno Nacional con voces quebradas por la emoción y se dieron vivas a la Patria, que sufría una vez más el despojo de parte de su tierra.

Poco después, la fuerza enemiga con su personal superior a la cabeza, avanzó lentamente hacia el lugar procediendo de inmediato a dar atención médica de los heridos del submarino, a desarmar a los efectivos argentinos y a organizar patrullas especiales que, en forma conjunta con otras de los defensores se dedicaron a desactivar los explosivos para voladuras y trampas preparadas por los especialistas que comandaba el teniente Luna.

El día 27, el mando británico ordenó en forma imperativa al comandante del *Santa Fe* que maniobrara para cambiar al buque de amarradero y procediera a llevarlo al muelle de la antigua estación ballenera.

En un primer momento, el capitán de corbeta Bicain rechazó la orden, pero luego decidió aceptarla con el propósito declarado de aprovechar la circunstancia para proceder al hundimiento del buque en forma disimulada para evitar represalias, cosa factible si se tienen en cuenta las graves averías que presentaba el viejo submarino.

Durante la corta navegación efectuada desde el muelle de la costa norte hasta el de la estación ballenera, y a la vista de los guardias británicos no familiarizados con la maniobra, el suboficial Ruiz, secundado por el suboficial primero Montiveros y el cabo principal Recalde, operaron válvulas y escotillas en forma subrepticia de acuerdo y bajo dirección de sus superiores, con lo cual el submarino comenzó a hacer agua lentamente.

Precisamente, la preocupación británica ante la posibilidad de un hecho de esa naturaleza hizo que prácticamente se ubicara a un guardia al lado de cada marino argentino ocupado en la maniobra y que la nerviosidad de uno de ellos causara el deceso del suboficial Félix Oscar Artuso. Este se hallaba operando las válvulas de soplado de unos tanques de lastre cuando el ruido causado sobresaltó a su custodio quien abrió fuego instintivamente y le dio muerte.

Además de ese desgraciado incidente, cabe señalar que prisioneros argentinos fueron obligados, en abierta violación de las disposiciones de la Convención de Ginebra, a acarrear y estibar armas y material bélico británico en el buque de la RFA *Tidespring,* siendo embarcados en el mismo, que el 29 de abril zarpó con destino a la isla de la Ascensión.

Dos fotografías tomadas el día 30 de abril brindan elocuente testimonio de los acontecimientos finales en Grytviken. Una muestra al ARA *Santa Fe* hundido junto al muelle de la estación ballenera, emergiendo del agua tan sólo la parte superior de la vela. La otra fue tomada durante el sepelio del suboficial Artuso: Un guardia de honor británico, con uniforme de gala y los fusiles boca abajo, en torno a un rústico ataúd. Ese marino se ha constituido en un símbolo de argentinidad en territorio usurpado "en espera del próximo regreso".



La Armada Nacional



Producida la Revolución de Mayo, la Junta de Gobierno comprendió la importancia de dominar las aguas del Plata. Estábamos prácticamente bloqueados por las fuerzas realistas españolas con base en Montevideo. Por intermedio de uno de sus diputados del Interior, el salteño Francisco de Gurruchaga, nuestro gobierno patrio se dio a la tarea de crear una fuerza naval.

Así, se creó nuestra primera, heterogénea y débil escuadrilla naval. La componían tres naves: el bergantin goleta La Invencible, el bergantín 25 de Mayo y la balandra Americana. Esta fuerza fue puesta al mando del teniente coronel Juan Bautista Azopardo.

En el combate de San Nicolás, el 2 de marzo de 1811, la escuadrilla argentina fue vencida por una fuerza naval española al mando del capitán de navío Romarate.

La campaña naval de 1814, la más gloriosa de nuestras luchas navales y una de las más decisivas para la libertad argentina, fue una confirmación de la influencia que el mar y la acción de los marinos ha ejercido y ejercerá en los acontecimientos fundamentales del devenir de la Patria.

La influencia de Alvear, el entusiasmo y la actividad de Larrea, la financiación de White y su confianza y apoyo a la revolución, aunque estuviera haciendo un negocio y el consejo profesional de Guillermo Brown, dieron sus frutos. Unidos estos cuatro hombres, hicieron el milagro de crear una escuadra. Esta fuerza estaba compuesta por la fragata Hércules, la corbeta Céfiro, el bergantín Nancy y la goleta Julieta y buques menores. Luego la Belfast y la Agreable la Itatí y la Halcón, nombres gloriosos de proas argentinas.



Se las tripuló como se pudo: con ingleses, irlandeses, franceses, españoles y cualquiera de cualquier nacionalidad que supiera del mar, fuese aventurero, desertor o idealista de la libertad, que también los hubo. No bastaba. Se completó entonces con criollos, muchos llenos de ardor patriótico, con la fuerza épica del gaucho o la bravura guapa del orillero.

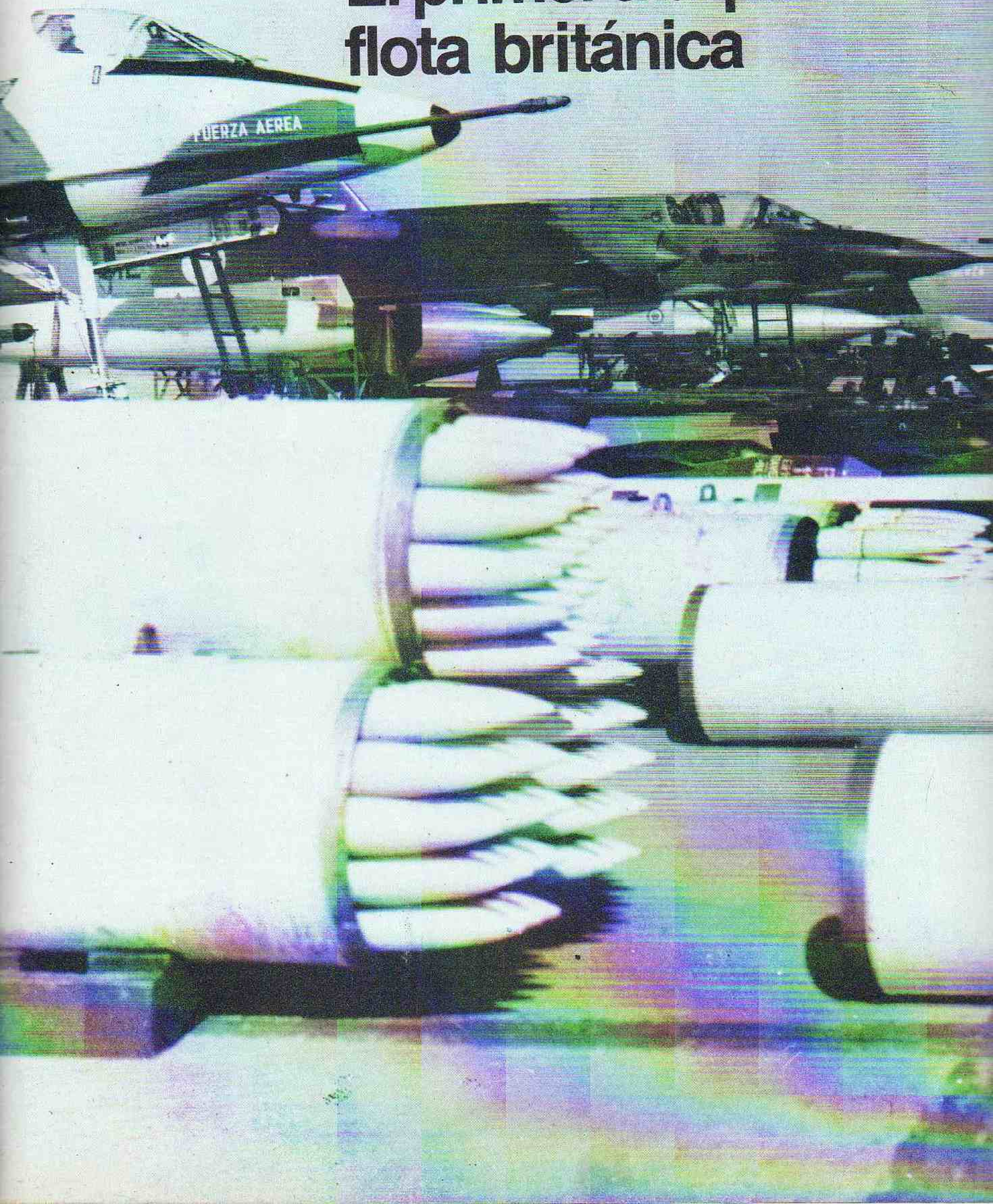
Como jefe se eligió a Brown, con prestigio en ambas márgenes del Plata.

El combate de Martín García, del 10 al 15 de marzo de 1814, fue el más aguerrido e importante desde el punto de vista militar de toda la campaña. El combate naval fue un triunfo realista. La escuadrilla española al mando del capitán de navío Jacinto de Romarate, descargó todo su poderío sobre la varada Hércules de Brown. La capitana patriota se batió heroicamente; casi cien rumbos en su casco lo atestiguaban. En sus cubiertas cayó muerta o herida una cuarta parte de su dotación.

Brown no se amilana. No se retira a puerto para reparar averías ni se toma tregua. Pide refuerzos, alienta a sus tripulaciones, reconviene a sus capitanes y ataca de nuevo. Ya el 14 de marzo se prepara el desembarco en la isla. El alistamiento y preparación del mismo corre a cargo del sargento mayor Ricardo Baxter. La acción en tierra la mandará un hijo del país, el teniente Pedro Orona quien desembarca y toma la isla. Los marinos vuelven las baterías contra los buques de Romarate y éste debe huir al Uruguay. Brown queda vencedor.

La caída de la plaza de Montevideo a raíz de la victoriosa y rápida campaña naval, fue uno de los hechos más importantes de la Revolución de Mayo.

El primer ataque a la flota británica



El 1 de mayo por la tarde la Fuerza Aérea Argentina llevó a cabo el primero de una larga serie de ataques contra la flota británica. Grande fue la sorpresa de todos cuando los hechos demostraron que los buques ingleses, rebosantes de sofisticados medios electrónicos, podían ser alcanzados por modestos medios de ataque.

Pero para ello fue necesario elaborar una táctica efectiva, a la que se llegó mediante un estudio previo de las condiciones que se deberían enfrentar. Objetivo principal era neutralizar el radar de las naves enemigas, para lo cual se puede optar por contramedidas electrónicas o por contramedidas pasivas. Como los aviones argentinos no contaban en esos días con medidas electrónicas efectivas, tuvieron que apelar, como única alternativa, el método pasivo de evitar el llamado lóbulo del radar, es decir, el área "barrida", para lo cual efectuaban sus aproximaciones y ataques prácticamente a ras de las olas.

Otro recurso era enviar aviones "señuelo" –entre ellos el Escuadrón Fénix, integrado por aeronaves de reconocimiento y de uso civil–, que penetraban ex profeso en los lóbulos de detección de los británicos para provocar la salida de sus interceptores, en tanto los verdaderos atacantes entraban por otro lado.

En resumen, del estudio de las capacidades del enemigo surgieron las tácticas de ataque: el tipo de formación, el perfil de vuelo y hasta la distancia óptima entre avión y avión para producir un entorpecimiento de pocos, pero valiosos, segundos en las computadoras de tiro de los barcos.

A las 15.45 horas del 1 de mayo despegaba la escuadrilla "Torno", integrada por tres aviones Mirage M-V Dagger, en la que sería décimo octava misión de guerra de ese día. Su objetivo: atacar blancos navales que hostigaban a las fuerzas argentinas en las islas.

Era la primera salida del capitán Norberto Dimeglio, jefe de la escuadrilla, y sus dos numerales, teniente Aguirre Faget y primer teniente César Román. "La primera misión, hasta el momento de ver el objetivo, se desarrolla con la ignorancia del que no conoce", reflexionaría el capitán Dimeglio tiempo después de concluido el conflicto. De manera que la parte inicial fue similar a los innumerables ejercicios realizados durante años de entrenamiento. La navegación, el descenso, la aproximación, la búsqueda del objetivo.

Página 433: arsenal de cohetes y bombas alistado en una base patagónica, al pie de cazabombarderos A 4C e interceptores Mirage III. El 1º de mayo de 1982, la Fuerza Aérea Argentina –en su bautismo de fuego– inició ataques masivos contra el enemigo.

Página 435: documento de un ataque de los MV Dagger a una fragata Clase 42 británica. La imagen fue captada por la cineametralladora del avión y en ella se ven tanto la mira de puntería como los impactos de la cortina de fuego defensiva.

En esta página, abajo: el Mayor Catalá, quien presenció el ataque

Testimonio

Testigos de un resultado exitoso

Muchos fueron los testigos que, desde tierra, vieron el ataque a la flota inglesa por parte de la escuadrilla Torno. Todos coinciden en el resultado exitoso, al menos sobre uno de los buques, que se alejó con signos evidentes de muy serios daños, aunque los británicos nunca lo admitieron. De esos cientos de personas vale la pena recordar algunos testimonios que, por distintas circunstancias, aportan los detalles más completos de la misión cumplida por los tres Mirage argentinos.

Destacado entonces como oficial de Operaciones en Puerto Argentino, el mayor de la Fuerza Aérea Alberto Catalá rememora la imagen de los tres barcos ingleses aproximándose desde el sur y los fogonazos, perfectamente visibles desde tierra, de los disparos de cañón dirigidos contra las islas. "Dos de los aviones (de la Torno) atacan a uno de los buques y el tercero a otro. Como llevaban bombas frenadas no sabemos cuáles son las que explotaron, pero lo que sí vemos es que después de que la escuadrilla sale volando muy bajo, se producen dos explosiones muy grandes, de color naranja vivo, en un barco particularmente notable porque tenía una antena cuadrada grande. Ese tipo de antena, visible pese a la distancia, lo diferenciaba claramente de las otras dos naves y es precisamente en ese buque donde se ve la explosión de dimensión tal que casi iguala a la del barco. En el otro se hace evidente que hay una explosión interna, ya que no se ve el resplandor naranja pero sí que de un momento a otro empieza a despedir mucho humo.

"Luego vemos que las naves se alejan, dos muy adelante y a gran velocidad, pero la tercera muy retrasada y lentamente, con muchísimo humo. Como ya estaba cayendo la tarde y ahí oscurece muy rápido, en el horizonte se veía el resplandor de este buque y cada tres o cinco minutos aproximadamente aparecía una luminosidad grande. Era evidente que el barco estaba ardiendo".

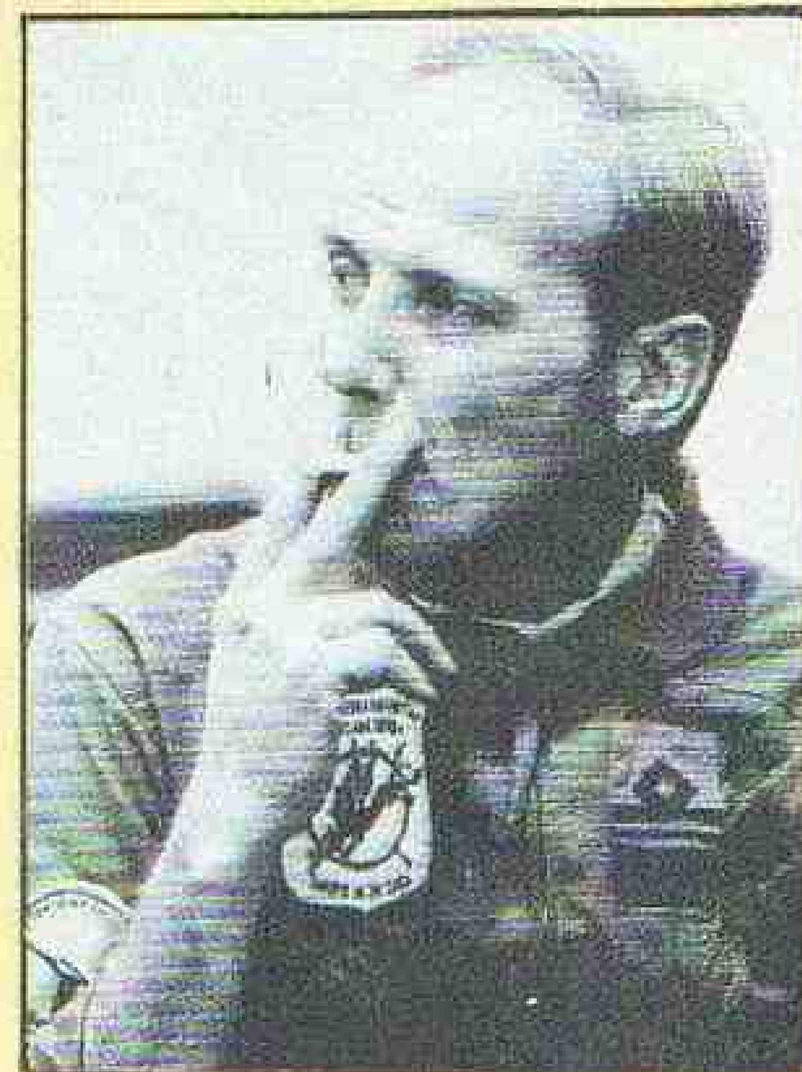
En Sapper Hill estaba instalado uno de los tantos puestos de observación de control aéreo adelantado. Ahí se encontraban el primer teniente Eduardo González, de la Fuerza Aérea y el teniente de navío Rodolfo Cionchi. Sus testimonios son particularmente valiosos, especialmente en lo que respecta a la identificación del buque atacado, cuya silueta resultaba familiar para el oficial naval.

"Estábamos con el teniente de navío Cionchi, del BIM 5 (Batallón de Infantería de Marina), en la posición, cuando observamos el ataque de los tres Dagger a los buques, aparentemente eran dos fragatas y un destructor. Se vio la línea de fuego trazada y al salir los aviones, una de las naves se observaba con mucho humo blanco en la parte delantera. Se constató un resplandor a la noche en esa dirección, durante 45 minutos, como mínimo".

Al parte presentado por González, se le suma el de Cionchi, quien afirmó que "vimos perfectamente el ataque y la explosión, ya que la posición elevada nos facilitaba la observación". Al pedírsele que identificara al tipo de buque afectado, el marino respondió que "era una fragata tipo 42". Ante la insistencia del interrogador, Cionchi afirmó: "Cómo no voy a estar seguro, los puedo reconocer perfectamente, pues son iguales a los nuestros" (los buques ARA Hércules y Santísima Trinidad).

Resultaría realmente tedioso citar todos los testimonios –"Vi la explosión de una fragata", "Luego dos naves se alejaron velozmente mientras una tercera, averiada, lo hizo lentamente", "Por la noche se observaba un resplandor en esa dirección y un destello intenso a las 18.30 hrs", "Vi un buque totalmente cubierto de humo", pero hay uno que detalla lo sucedido no sólo en el ataque sino en las horas posteriores, ya que sus autores estaban en un puesto de la llamada Red de Observadores del Aire, ubicado en el Monte Low, privilegiado sitio de observación dada su altura.

Según éstos, una de las naves atacadas empezó a despedir una gran humareda y comenzó a alejarse lentamente hacia el sur, en tanto que las otras dos tomaban idéntico rumbo, pero a mayor velocidad.



Los registros del puesto indican que entre las 18.30 y 19.00 hrs. se escucharon fuertes explosiones y se apreciaba una viva iluminación en el horizonte, al punto tal que consignaron la posibilidad de que se estuviera desarrollando un combate naval. Tres horas después, entre las 22 y las 23 hrs., se volvieron a sentir explosiones, aunque más débiles, al igual que la luminosidad, que ahora semejaba "pequeños relámpagos".

La oscuridad de la noche, y el acta de secreto militar impuesto por el gobierno británico sobre lo sucedido en Malvinas, ocultarían la verdad sobre ese buque alcanzado por las bombas argentinas en la tarde del 1 de mayo.


08
10

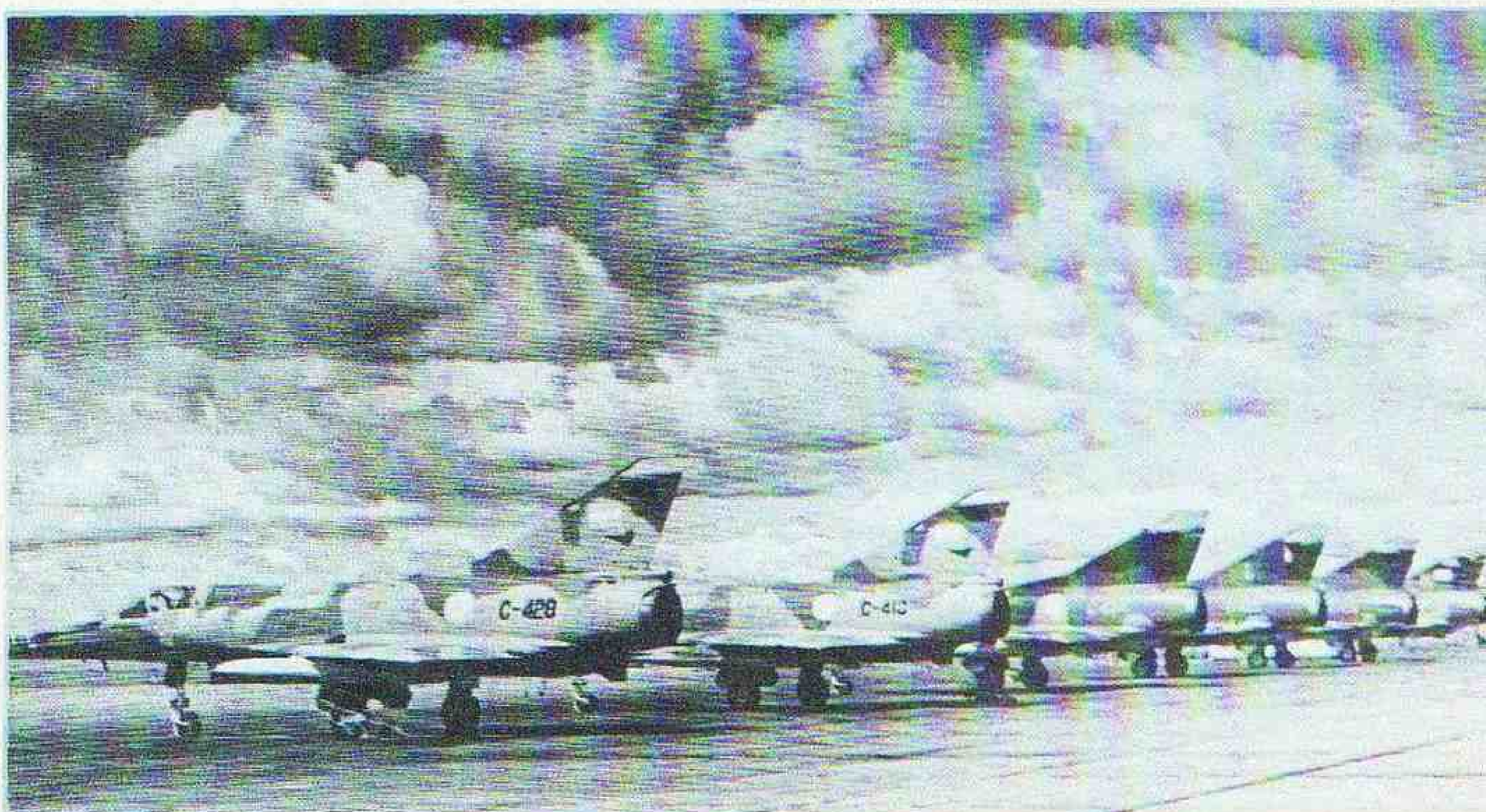
El hecho es que la escuadrilla Torno debía atacar un grupo de buques británicos situados al este de las islas, en un punto determinado, prácticamente en el límite del radio de acción de los aviones. Pero como ocurrió en otras oportunidades, al llegar los tres aparatos argentinos las naves enemigas ya no estaban donde habían sido ubicadas. El combustible que les quedaba era el justo para poder volver al continente, pero los buques estaban bombardeando Puerto Argentino. Había que seguir un poco más. Siempre cabía la posibilidad de eyectar los tanques de combustible, ya vacíos, para así ganar algunos kilómetros al disminuir la resistencia aerodinámica. Un ''as en la manga'' que guardaban los pilotos para casos de necesidad, ya que era difícil la reposición de los depósitos externos.

Inesperadamente, al pasar el cabo San Felipe, aparecen en el horizonte los tres barcos ingleses. Los Mirage venían formados en una línea en vuelo rasante y volaban tan bajo, según testimoniaron quienes los vieron desde tierra, que la turbulencia creada por sus reactores dejaba una estela en el agua. El líder adjudica los blancos, el del centro para sí mismo y los otros dos para los numerales que lo flanqueaban. Pero, por su ubicación, el capitán Dimeglio prefiere atacar al buque que estaba a su izquierda, ya asignado al numeral dos.

A unos mil metros de distancia del objetivo y desde una altura que no superaba los 20 metros, el jefe de la escuadrilla abre fuego con sus cañones de 30 mm. En menos de tres segundos –volaban a más de 550 nudos, es decir, unos 1.000 km/h– alcanzan la distancia de lanzamiento de bombas, a aproximadamente 330 metros del blanco.

Curiosamente, los barcos no parecen reaccionar, al menos con la presteza que era de suponer. Tal es así que Dimeglio completó su pasada sin que le dispararan. Pero un segundo después, los británicos pusieron en funcionamiento toda su artillería antiaérea, centrada en los otros dos aviones argentinos, que sin embargo salieron indemnes.

El Dagger del jefe lanza sus bombas en forma simultánea y efectúa el escape para dirigirse al continente. Durante esta maniobra tiene la suerte de cruzar al buque que había sido su objetivo inicial, por lo que nivela su avión y descarga el resto de la munición de



Dos secciones de M III en formación previa al despegue. El uso de estos aparatos supersónicos durante la guerra estuvo condicionado por las condiciones de extrema lejanía de sus bases en el continente.





Arriba: en formación de combate, dos A 4B de la Fuerza Aérea, que acaban de ser reabastecidos en vuelo, se separan del Hércules. Derecha: mecánicos y armeros posan junto a uno de los A 4 combatientes y su piloto.

sus cañones, que hace impacto en la superestructura. Ahora sí completa el escape.

Enseguida el numeral tres, que venía a la derecha de Dimeglio, ataca a la otra fragata, una tipo 21, que podría ser la *Arrow* o la *Alacrity*. Luego el número dos, un poco retrasado debido a que habían efectuado un giro pronunciado hacia la derecha, dispara toda la munición de sus cañones y las dos bombas de 250 kg sobre el barco que ya había sido atacado por el jefe de la Torno.

Al parecer fueron estas dos últimas bombas –que son frenadas por paracaídas a efectos de darle tiempo al avión para que se aleje de las esquirlas producidas por la explosión– las que impactaron en el buque y lo dañaron seriamente.

Los tres siguieron rasantes y a máxima velocidad hasta alcanzar la costa de las islas, donde recién comenzaron a subir. Ni los pilotos ni los observadores en tierra vieron que les tiraran durante la salida. Tampoco les lanzan misiles. La explicación estaría en que los británicos estaban mal ubicados, quizás porque creían que la Fuerza Aérea no llegaría a ese punto, por lo que cuando aparecieron los aviones argentinos ninguno de sus sistemas de misiles tuvo el tiempo necesario para adquirir el blanco, reaccionar y disparar. El error les costaría caro.

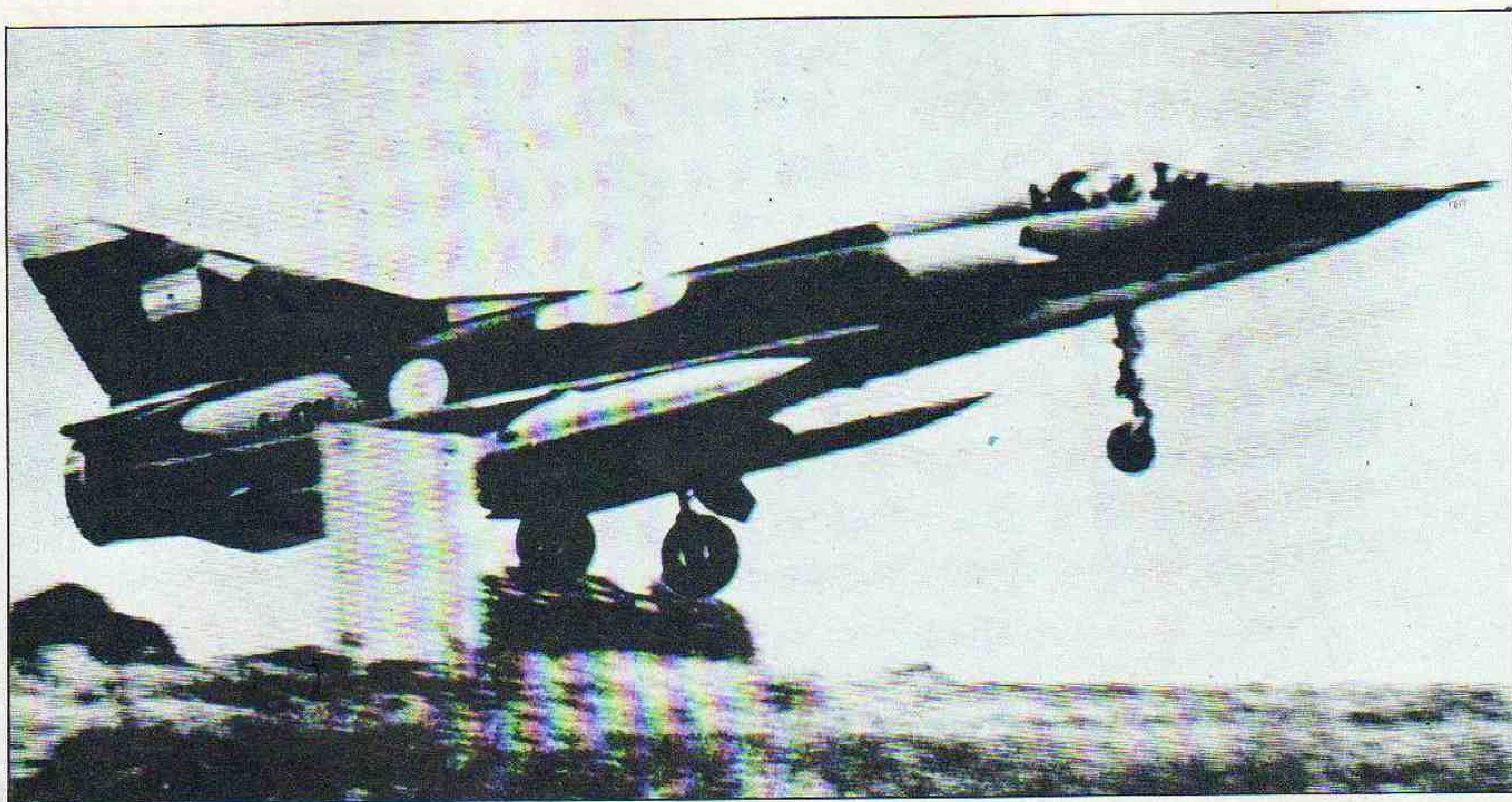
La misión estaba cumplida. Apenas habían transcurrido 40 segundos desde que visitaran por primera vez a los buques ingleses. Era el momento de comunicarse con los otros dos pilotos y saber así que ambos estaban bien. Era el momento de aflojar la tensión. Pero el peligro no había pasado todavía. La escuadrilla Torno debería escapar a una patrulla de aviones Harrier enviada a interceptarlos, con la eficaz ayuda de la sección Fortín, compuesta por dos Mirage armados para combate aire - aire, cuya misión era precisamente la de darles cobertura.

Finalmente los cinco aviones arribaron al continente y ahí sí explotaron las emociones contenidas. Todos, oficiales, mecánicos, soldados y civiles en la base, querían abrazar a los pilotos que acababan de protagonizar el primer ataque a la flota británica.

Abajo: una foto con historia. Fue tomada en la Base de Reynolds, antes de la partida del Escuadrón A 4B (''Halcones''). De izq. a der: teniente Juan Arraraz, 1° teniente Manuel Bustos, teniente Luis Cervera, teniente Hugo Gómez y Capitán Antonio Zelaya. (El teniente Arraraz moriría el 8-6-82 y Bustos el 12-5-82, en sendos ataques a la flota enemiga).

Página 439: Mirage M III decolando hacia el combate.





Testimonio

Mirage contra Harrier

Cuando los tres aviones de la escuadrilla Torno concluyen su ataque a la flotilla inglesa, su jefe, el capitán Dimeglio, se ve obligado a ordenar un rápido ascenso, ya que sus Mirage M-V en vuelo rasante y a plena velocidad pueden llegar a consumir 450 litros de combustible por minuto, cuando a 15.000 metros de altitud y velocidad reducida esa cifra se baja hasta doce litros por minuto. De manera que para poder contar con el combustible suficiente para retornar al continente, los tres suben y así son detectados por una patrulla de dos aviones Harrier, que enseguida se dirigen a ellos.

Pero la escuadrilla Torno no estaba sola, los había acompañado la sección Fortín, compuesta por el mayor Guillermo Donadille y el capitán Jorge Senn, a bordo de sendos M-V armados para combate aire - aire. Estos se habían quedado como cobertura entre las dos islas, aproximadamente en la mitad del estrecho San Carlos, a unos 7.500 metros de altitud, mientras Dimeglio cumplía su misión.

Cuando el radar argentino que operaba en las islas capta a los Harrier que se dirigían a los indefensos integrantes de la Torno (para no agregar peso, los aviones configurados para atacar a blancos de superficie no llevaban misiles aire - aire), ordena a los pilotos de la Fortín ir a interceptarlos. Eyectan entonces sus ya vacíos tanques suplementarios de combustible y aceleran a velocidad supersónica.

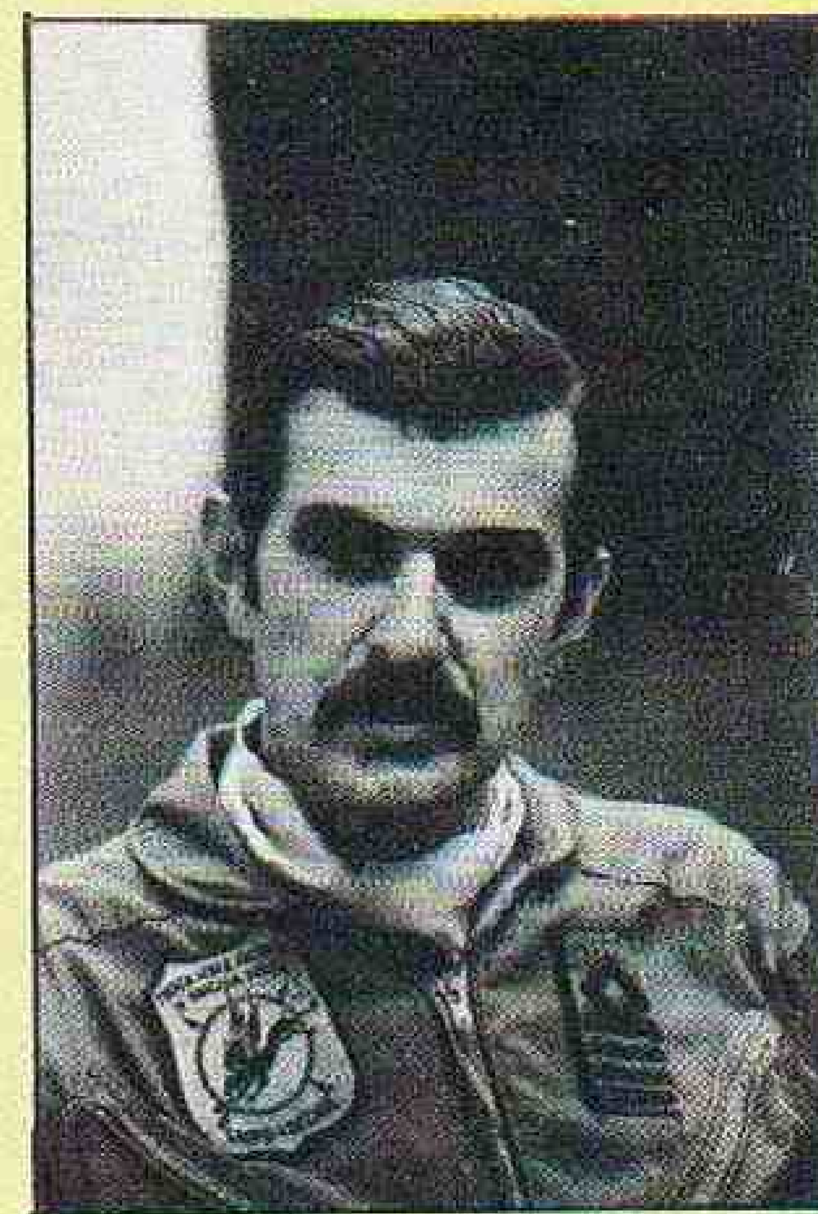
Los dos grupos de interceptores llegan a ponerse a distancia de tiro de sus misiles, pero ninguno abre fuego, aunque por distintos motivos. Al parecer los ingleses tenían en las cercanías un buque que por radar guiaba sus operaciones aéreas, por lo que cuando comprenden que finalmente el enfrentamiento sería de dos Harrier contra cinco aviones argentinos, deciden que el ataque –que además debía realizarse en altura, lo que favorecía a los Mirage–, no era redituable y ordenan a sus aviones regresar. Todos los argentinos vuelven, sin más contratiempos, a San Julián.

Lo que los ingleses no podían saber, porque de haber tenido la certeza otra hubiera sido su reacción, era que tres de los aviones argentinos estaban prácticamente inermes y con el combustible justo para poder regresar. En cuanto a los dos Dagger de la sección Fortín, a poco de despegar del continente habían efectuado la habitual prueba de armas y ahí los cañones de 30 mm del avión del mayor Donadile se trabaron. Este, no obstante, prefirió seguir la misión aunque su único armamento ahora eran los misiles. Ahora bien, estos misiles eran los Shafrir, de origen israelí y guiado infrarrojo, con prestaciones similares a los Sidewinder B, muy inferiores a las del modelo AIM 9L utilizado por los británicos. Precisamente una de las limitaciones del Shafrir es su escaso poder de "discriminación" de las fuentes de calor que lo guían.

Por la hora en que se produjo el incidente, con el sol ya sobre el horizonte, los sensores de los misiles argentinos se habían "enganchado" inexorablemente en sol, por lo que dispararlos hubiera sido simplemente una pérdida de material. En resumen, los aviones ingleses rehuyeron el combate simplemente corridos por la presencia de los argentinos, porque de haber tenido que entrar en combate real, con lo único con que le podrían haber tirado los argentinos, tal como comentó posteriormente uno de los protagonistas, era "con el avión".



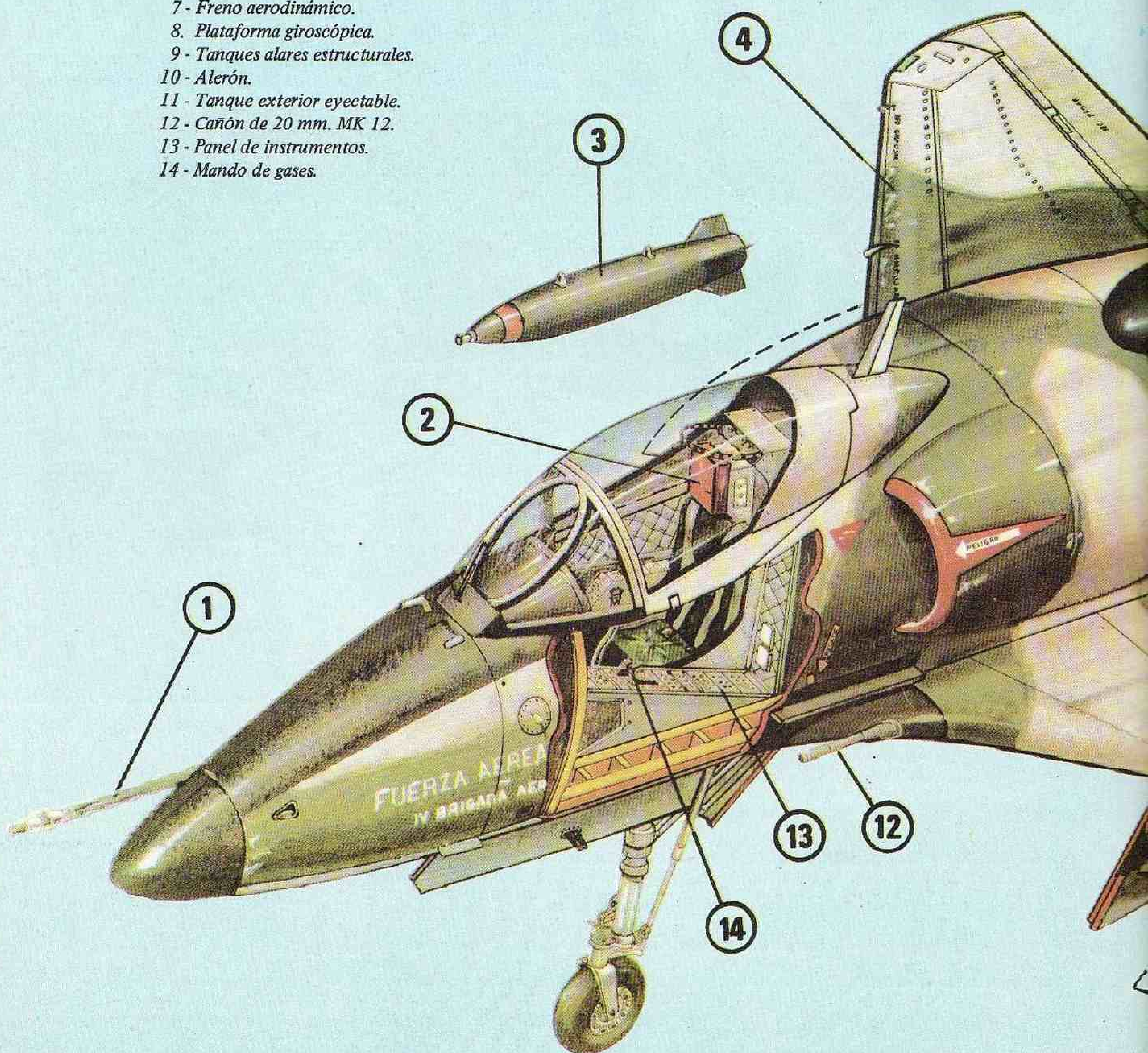
Capitán Dimeglio

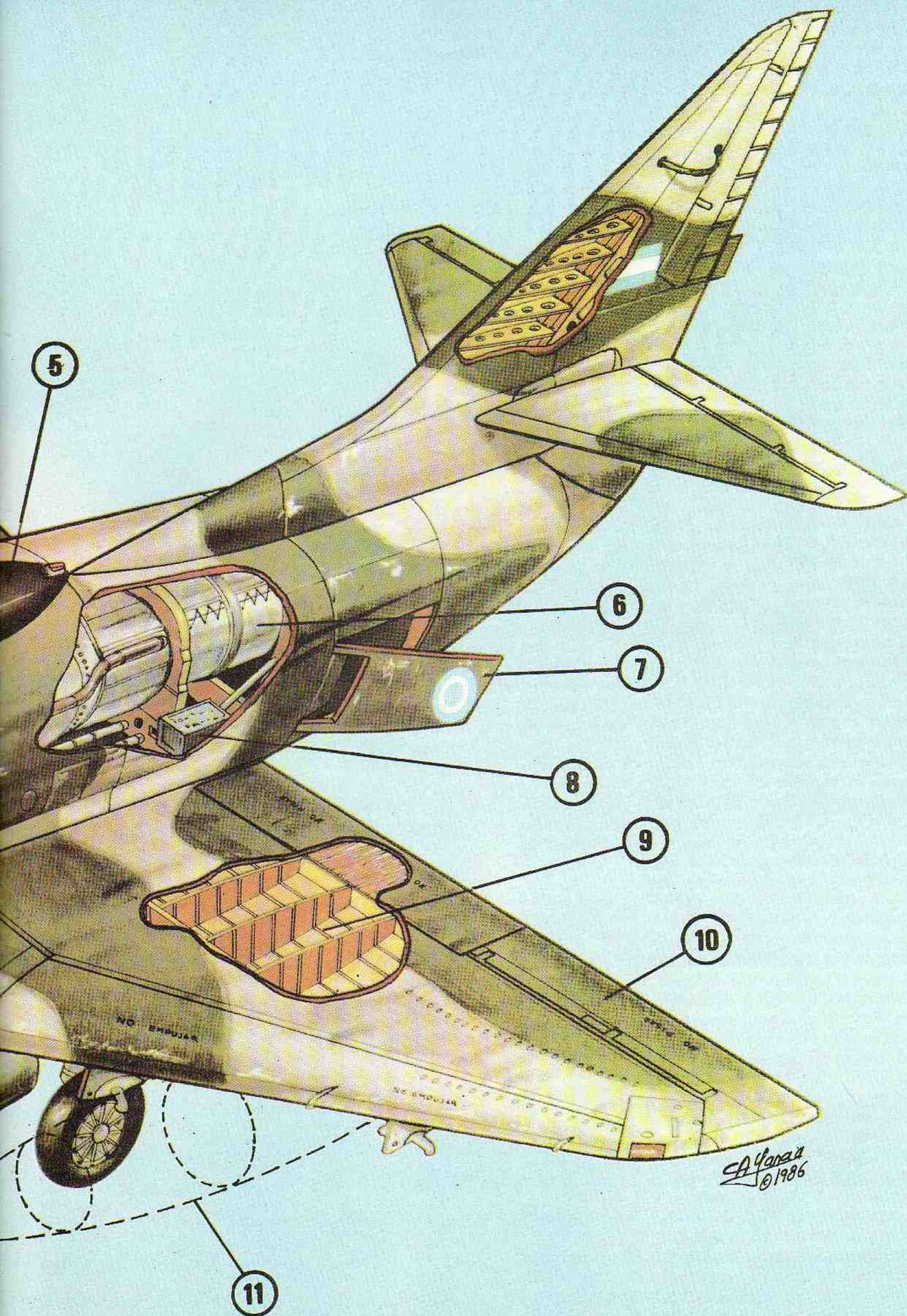


Capitán Senn

Douglas "Skyhawk" A4 C

1 - Lanza de reaprovisionamiento.
2 - Asiento eyectable.
3 - Bomba de 500 libras.
4 - Slats.
5 - Equipo electrónico.
6 - Motor Wright J 65 W-16 A (3.500 kg. de empuje).
7 - Freno aerodinámico.
8. Plataforma giroscópica.
9 - Tanques alares estructurales.
10 - Alerón.
11 - Tanque exterior eyectable.
12 - Cañón de 20 mm. MK 12.
13 - Panel de instrumentos.
14 - Mando de gases.




5
6
7
8
9
10
11
NO EMPUJAR
CAYana
©1986

El Skyhawk fue el caballito de batalla de los argentinos durante los combates aéreos en la guerra de las Malvinas. Tanto la versión utilizada por la Armada como la usada por la Fuerza Aérea fueron exigidas por sus pilotos al límite de sus posibilidades. Ambos factores —hombres y máquinas— lograron complementarse de manera más que eficiente demostrando una vez más las características superiores de este avión, que empezó a fabricarse en 1954.

El mayor logro del Douglas A-4 Skyhawk —que ningún otro avión pudo igualar— fue cumplir una especificación oficial con un peso bruto igual a la mitad del peso máximo exigido. El mérito de esta hazaña lo tiene el ingeniero jefe de la Mc Donnell Douglas Edward H. Heinemann, responsable de la creación de este aparato, en un marco de opiniones adversas y al principio de la era del reactor, lo que le valió la desconfianza de sus compañeros de equipo y que lo tacharan de irresponsable los oficiales técnicos del Bureau of Aeronautics. La propuesta de Heinemann fue "elegir el mejor motor posible, fijarle un ala debajo y colocar encima una montura para el jinete, olvidándose del resto".

Esa era la respuesta de Heinemann al pedido de la US Navy, que necesitaba un bombardero de ataque que pudiera llevar pesadas cargas de variado armamento, y que volara como un reactor. La solicitud de la US Navy, en términos concretos, era que el aparato fuese capaz de realizar ciertas misiones específicas a una velocidad máxima de 795 km/h y con un peso inferior a los 13.600 kg, basado en la vía de diseño en que este ingeniero había estado trabajando desde diciembre de 1951, que tendía a utilizar estructuras y sistemas nuevos simplificados, de manera que cada pieza cumpliera la función de dos.

Muy por debajo del requerimiento de los 13.600 kg, Heinemann afirmó que el peso total sería de 5.450. Recibió la réplica malintencionada del Bu Aer de que doblase la carga de bombas y añadiera 185 km al radio de combate, lo que produjo un aumento del peso bruto a 6.486 kg. La Douglas consiguió el pedido para un prototipo XA4D-1 el 21 de junio de 1952, seguido por otros nueve de A4D-1 en serie, con un peso en vacío de 3.690 kg y un peso bruto de 6.804 kg. En los meses siguientes, la máquina empezó a ser vista con entusiasmo aún por sus detractores de antes. En ese tiempo se la llamaba el Bombardero de Peso Gallo.

Se había elegido un motor Wright J65 —versión americana del reactor británico Armstrong Siddeley Sapphire— y para lograr el casi imposible ahorro de peso se estableció que por cada libra que se ahorrase en un componente (0,45 kg) se aligeraban 10 libras (4,54 kg) en el peso bruto, exigiendo menor gasto de combustible. Se eliminó la bodega de bombas que significaban 227 kg (es decir 2,270 kg); se diseñó un ala con dispositivos de alta sustentación (incluyendo "slats" de borde de ataque, hasta entonces no utilizados en alas tan delgadas), ala que podía hacerse tan chica que prescindía de sistema de plegado y ahorraba por eso 113 kg (es decir 1.130 kg). También buscó Heinemann que los revestimientos de las alas fueran de una sola pieza de extremo a extremo, haciendo de toda el ala un depósito integral. Eliminó el posquemador, usó electricidad de corriente alterna con cables finos, diseñó un nuevo asiento eyectable más liviano, y juntó los equipos electrónicos en una caja presurizada, con nitrógeno seco y con un único conector múltiple. Hubo, sin embargo, problemas con el tren deaterrizaje, al que Heinemann había plegado hacia adelante para no complicar la integridad estructural del ala. La marina norteamericana le obligó a alargar las patas del tren, argumentando que los cazas de ala delta aterrizaban con la cola baja, a lo que Heinemann respondió que el A4D no aterrizaría con el mismo ángulo de ataque, y que las patas largas podían reducir la resistencia al viento cruzado y hacer menos estable el avión en los apontajes alabeados.

Finalmente, tras fastidiosas discusiones, el diseño fue terminado y el XA4D-1 salió de fábrica en febrero de 1954. Bob Rahn fue su primer piloto en el exitoso vuelo efectuado el 22 de junio. La novedosa máquina ofrecía mayor cantidad de posibilidades, y mayor precisión y maniobrabilidad que cualquier otro caza utilizado hasta entonces por la US Navy. Sin embargo, aún existía un problemita, localizado en la cola: un persistente "zumbido" aerodinámico, que se intentó solucionar con un ancho fuselado puesto sobre la tobera. Una segunda sólución porque el timón seguía zumbando (amenazando la resistencia del revestimiento) fue rediseñar un único revestimiento central con semicostillas a cada lado, al que pensaban reemplazarlo más tarde. Sin embargo hasta el día de hoy todos los A4D tienen el timón con ese revestimiento central.

Pocas semanas después del prototipo, más concretamente el 14 de agosto de 1954volaron los primeros A4D-1 encargados. Uno de ellos consiguió un récord mundial sobre circuito cerrado de 1.000 km a baja cota, a casi 1.118 km/h. En octubre de 1956 el A4D-1 —apodado Skyhawk desde fines de 1954— entró en servicio de combate a bordo de un portaaviones, seguido por el A4D-2 con boca única de llenado de combustible a presión, lanza de reaprovisionamiento en vuelo y otros cambios. Salvo los primeros nueve, los siguientes en serie llevaban motor J65-4B o Dash 16A de 3.493 kg de empuje. Fueron entregados 542 A4D-2, y a partir de 1961 se redesignaron A4B.

Otro diseño que pertenece a Heinemann es una aerodinámica serie de bombas y depósitos utilizados en muchos aviones navales norteamericanos, aunque lo verdaderamente original fue el contenedor Buddy,

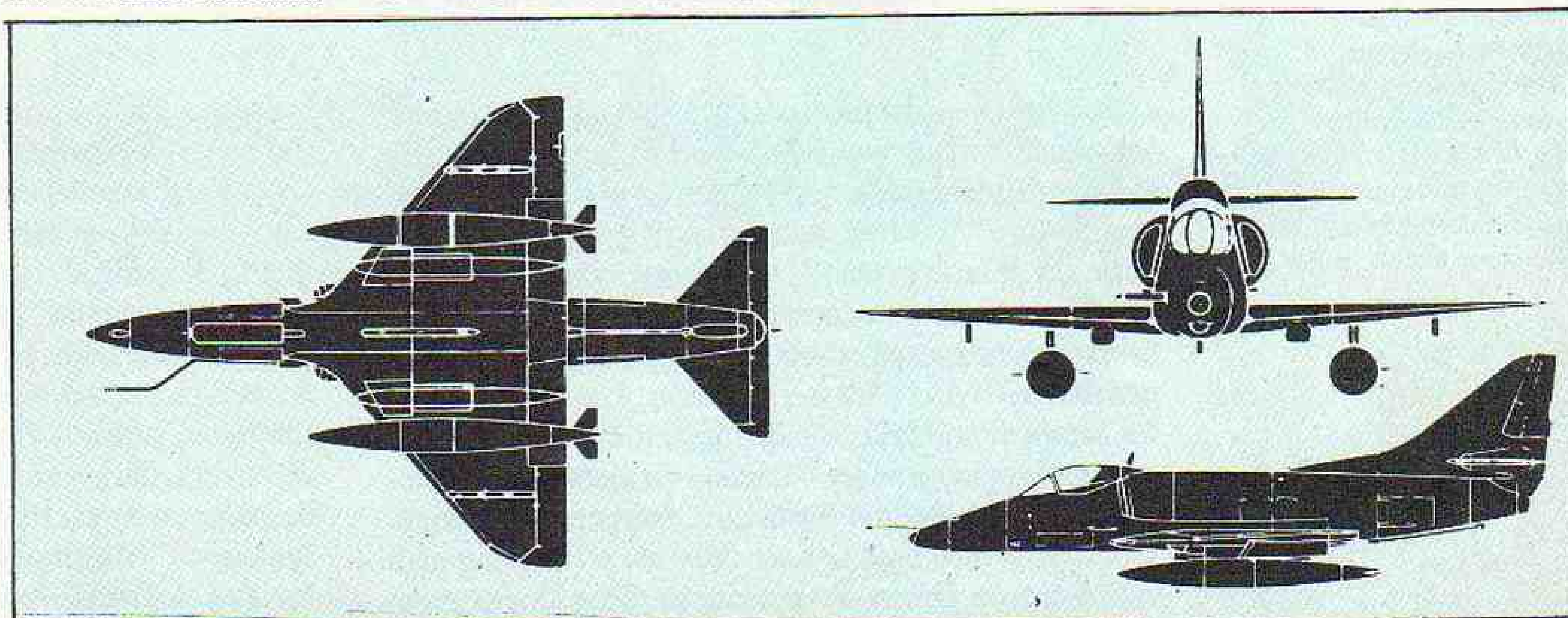
El Skyhawk utilizado por los aviadores argentinos en la guerra de las Malvinas revalidó sus títulos de avión confiable y rendidor.
En la foto de la página 443 un A 4Q de la Aviación Naval es abastecido de bombas por la dotación de cubierta del portaaviones ARA "25 de Mayo".
Abajo: una fila de A 4B de la Fuerza Aérea Argentina, en su base de Villa Reynolds, provincia de San Luis.



góndola aerodinámica que contenía combustible, una manguera enrollable y un cono de reabastecimiento, así como los mecanismos hidráulicos y el de mando, accionado por una turbina de proa. Con este sistema, los Skyhawk —que fueron los primeros en usarlo— podían reabastecerse entre sí. La siguiente serie de 638 aparatos, terminados a partir de 1959, incluía los primeros con limitada capacidad todo tiempo, designados A4D-2N (N de **night,** noche) y más tarde A-4C. Tenían radar de seguimiento del terreno, piloto automático mejorado, LABS (sistema de bombardeo a baja cota), indicador de ángulo de ataque y cabina mejorada con asiento Escapac. El A4D-3, previsto para usar el más eficiente turborreactor de doble etapa Pratt & Whitney J52, nunca llegó a fabricarse, pero el 12 de julio de 1961 el primer A4D-5 (A-4E) dio inicio a la segunda generación de Skyhawk, con este novedoso turborreactor y mayores capacidades. Se había aumentado en un 27% el alcance, gracias al menor consumo de combustible; la célula rediseñada tenía cinco puntos de enganche en lugar de tres, y la carga máxima de armamento había crecido a 3.720 kg. Se construyeron 499 ejemplares —terminados en 1966— y desde 1962 la carga de bombas se había incrementado hasta 4.153 kg es decir, casi su peso en vacío.

Desde entonces, y pese a que se creía que la serie había llegado a su fin, se sucedieron los modelos, entre ellos el TA-4J, que sería el más difundido en EEUU. Otras variantes aparecieron para la Fuerza Aérea Neozelandesa (A-4K/TA-4K), y para Kuwait (A-4KU/TA-4KU).

Un lote de 50 A-4B fue reconstruido para la Fuerza Aérea Argentina como A-4P, y otros 16 para la Armada Argentina como A-4Q. Como se dijo, ellos fueron el núcleo del esfuerzo aéreo durante la guerra de las Malvinas. Tecnológicamente superados, fueron, empero, útiles hasta el extremo. Los que sobrevivieron, aún vuelan en nuestras escuadrillas.



Perfiles de reconocimiento del Skyhawk, construido por la Mc Donnell Douglas de EEUU. La vista desde abajo, pertenece al A 4M y el perfil lateral al modelo A 4E.



El bombardero Canberra MK 62 identificado con el número 110, que fue derribado el 1° de mayo de 1982 por un misil Sidewinder, cuando atacaba a la flota británica. Con él cayeron sus dos tripulantes: 1° Teniente Mario González (piloto) y Teniente Eduardo De Ibáñez. Conscientes de las desventajas del anticuado material que volaban, las tripulaciones de los Canberra continuaron enfrentando al enemigo. Cuatro años después de la guerra de las Malvinas, los MK 62 sobrevivientes –con más de dos décadas de servicios– siguen integrando la II Brigada Aérea con asiento en Paraná.

Los Canberra: un encuentro peligroso

Poco después del mediodía del 1 de mayo, el entonces capitán (ahora mayor Juan José Nogueira, piloto de los bombarderos Mk.62 Canberra, y su navegador, capitán Raúl Sánchez, ascendían al avión como "tripulación de emergencia", ya que relevaban momentáneamente a quien les correspondía ese aparato, los que habían hecho una pausa en la larga y tensa vigilia a los mandos del avión para ir a almorzar. Los reemplazantes cumplen la inspección de rigor, toman sus posiciones, ajustan los arneses y quedan en alerta. Los minutos pasan con lentitud hasta que, inesperadamente, el propio jefe de la base se hace presente en el avión para entregar una Orden Fragmentaria. El escueto parte ordenaba que una primera escudrilla, integrada por tres Canberra (indicativo: Ruta), debía despegar cuanto antes para atacar lanchas de desembarco que habían sido ubicadas en Bahía de la Anunciación, al norte de Puerto Argentino.

Sin más trámites, dado que todas las coordinaciones previas necesarias ya habían sido efectuadas y sólo necesitaban la orden para emprender la misión, los tres Canberra, pesados y torpes con sus casi veinte metros de envergadura y más de 24 toneladas de peso total, despegaron a las 15.33 horas de la pista de la Base Aeronaval "Almirante Zar", en Trelew, con rumbo a las islas Malvinas. Junto al avión del jefe de escuadrilla

formaron el teniente Juan Carlos Cook y su navegador, el primer Teniente Ernesto Lozano como número dos, y el primer teniente Eduardo Rodino y el primer teniente Armando Dubroca, como navegador, de número tres. Cada uno transportaba cinco bombas de 1.000 libras (poco menos de 500 kg) de carcaza de hierro.

En formación cerrada ascienden hasta el nivel 3-0-0 (es decir, 30.000 pies, unos 10.000 metros) y toman una ruta prácticamente directa hacia el objetivo. Ya volando sobre mar abierto y al pasar lateral de Puerto Deseado, el navegador del capitán Nogueira divisa entre las nubes una formación de buques. Dada la alerta, los bombarderos emiten los indicativos y comunicaciones previstas para estos casos, que les permitirán establecer si se trataba de naves propias o enemigas. Al no tener contestación a sus llamados de coordinación, la escuadrilla realiza un descenso de emergencia para "pegarse" lo más rápido posible al agua y ofrecer así un blanco más difícil ante un eventual ataque con misiles. No hay tal ataque porque los buques son de la Armada Argentina, aunque ésto no lo sabrán hasta su retorno al continente, horas más tarde.

Por intermedio de la radio, en canal VHF, los tripulantes de los Canberra se enteran de los combates y acciones que se estaban librando en las cercanías de Puerto Argentino y sobre las islas. El mayor Nogueira recuerda haber escuchado al capitán Gustavo García Cuerva cuando, falto de combustible pero con el avión intacto, decide intentar un aterrizaje en el aeródromo de la capital isleña, una acción que le costaría la vida; al primer teniente Perona cuando debe eyectarse después de que su Mirage es alcanzado por un misil lanzado por el Harrier con el que estaba combatiendo; y también al radar de Malvinas informando de la presencia de los ágiles interceptores británicos.

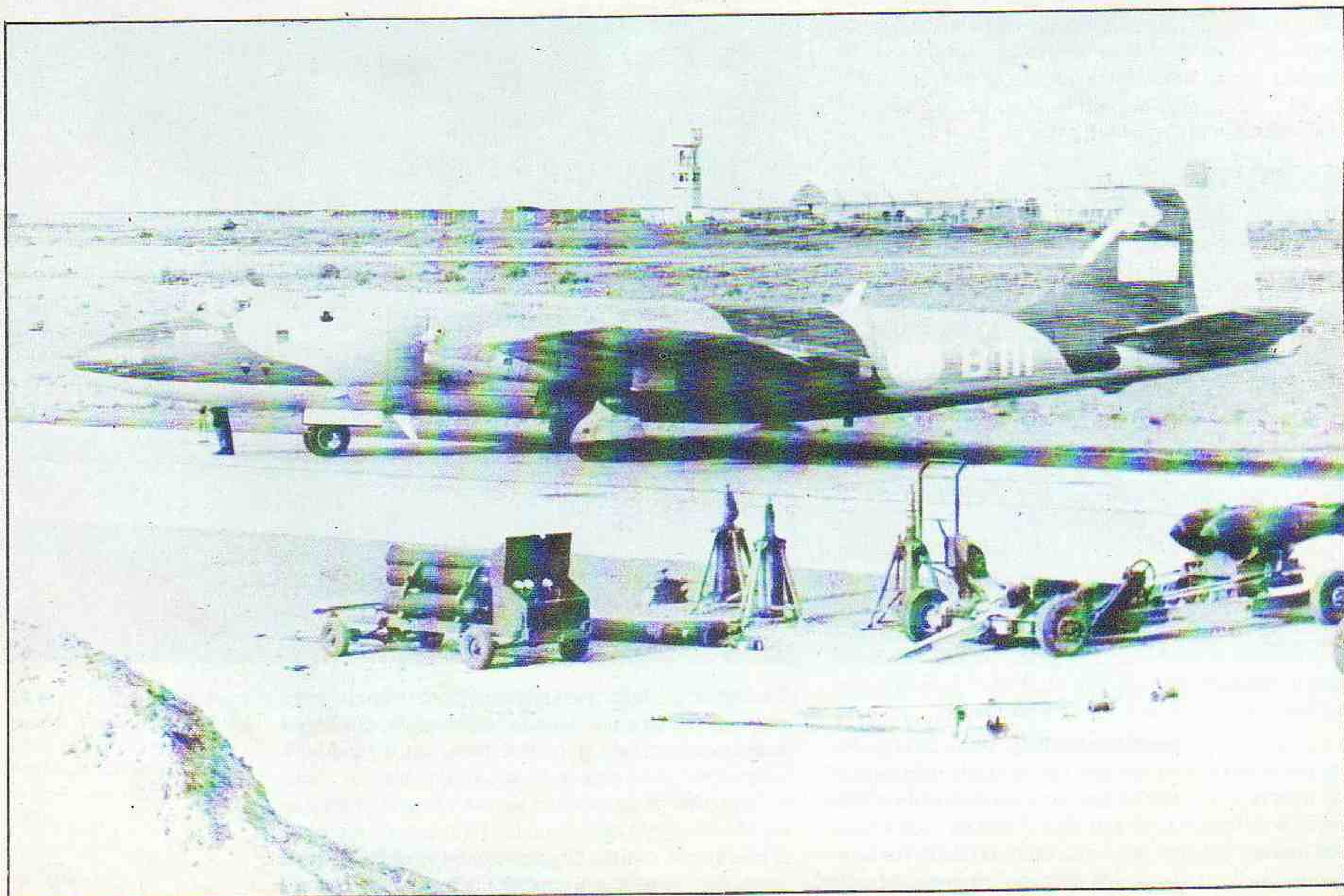
La escuadrilla de bombarderos mantiene su rumbo hacia el blanco señalado y, volando a poco más de cinco metros del agua, se acerca hasta unas 50 millas (90 km) del objetivo. En ese momento, sobre la derecha de los aviones, se divisa la silueta de un buque de guerra. "Yo lo vi primero, rememora Nogueira, pero traté de no alertar a la escuadrilla para no inquietarlos hasta verificar si era realmente un buque enemigo. Era una fragata, presumiblemente del tipo 42, y calculo que estaba a unas 20 millas a la derecha, o sea en dirección del estrecho San Carlos".

Poco después, el avión número tres avisa que avistó al buque. La alarma ya es general. El jefe de escuadrilla confirma la presencia de la amenaza y, al ver que el buque cambia su posición para colocarse de proa, ordena eyectar las cargas externas–venían con los tanques suplementarios de punta de ala, los llamados "tips", que limitan la velocidad del Canberra, de 500 nudos, a sólo 365 nudos— y acelerar.

"En el momento en que el buque nos enfrenta, prosigue Nogueira, se ve claramente que dispara sus misiles, ya que el efecto visual es como si se prendiera fuego por algunos segundos. Enseguida lanzan un segundo misil y alcanzo a ver las columnas de humo que marcan sus trayectorias cuando se elevan. Enseguida dejo de observarlos y inicio un viraje brusco hacia la izquierda. Totalmente concentrado en la maniobra, dado que todavía volábamos bastante bajo, siento un fuerte impacto en el avión, que inmediatamente comienza a vibrar."

"Pero recién cuando concluyo el viraje puedo dar un

El BAC Canberra T 64 identificado como bombardero 111 en la Fuerza Aérea Argentina, que participó en la campaña de las Malvinas, es uno de los dos de su tipo adquiridos a Inglaterra en 1970/71. Su anterior identificación para la RAF había sido WT 476.



vistazo y entonces observo que la puntera del ala derecha estaba con todas las chapas deflecadas hacia arriba, por lo que el avión tendía a girar en forma bastante brusca y debía compensarlo constantemente con los mandos''.

El jefe de la escuadrilla decide entonces que era imposible pasar por esa zona, dado que, correctamente, había estimado que los buques ingleses estarían dispersados por todo el lugar y el Canberra no es precisamente el avión ideal para atacar a naves fuertemente armadas. Es que los veteranos bombarderos no cuentan con armamento ofensivo alguno que pueda utilizar mientras se van acercando al blanco, es decir, no tiene cañones o misiles y sólo pueden lanzar sus bombas prácticamente cuando están sobre el objetivo. La misión encomendada ese día a los Canberra era atacar barcazas de desembarco sobre la costa y no una concentración de fragatas.

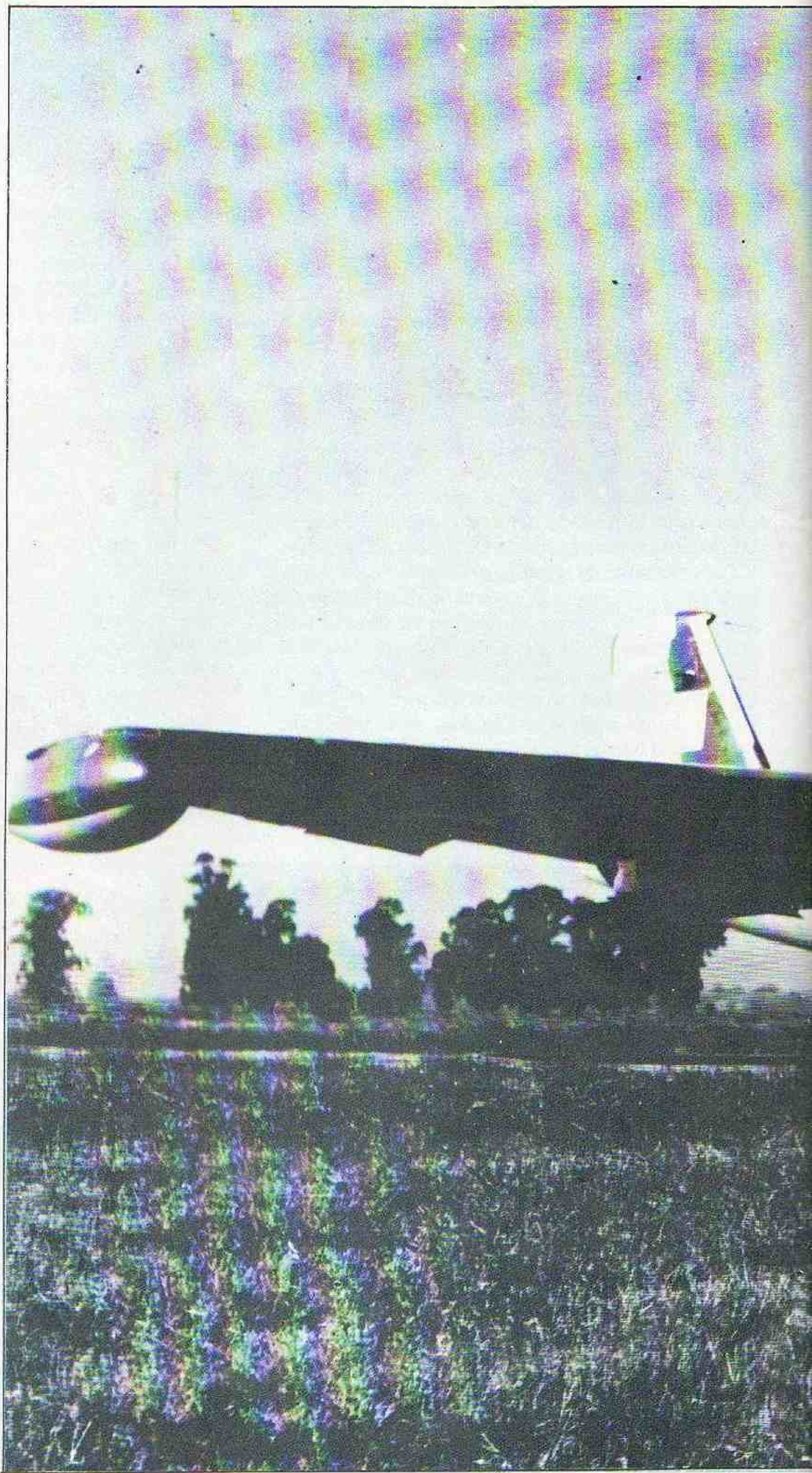
Nogueira ordena entonces a los otros dos aviones volver al continente mientras él intentaría aterrizar en el aeródromo de Puerto Argentino, ante la incertidumbre de si la herida estructura del aparato resistiría más tiempo sin que, por ejemplo, se desprendiera un alerón y se tornara completamente ingobernable.

''Comienzo a navegar hacia Puerto Argentino en medio de chubascos y nubes bajas, continúa el relato del piloto, y en la trayectoria diviso un buque evidentemente mucho más grande que los que había visto hasta ese momento, las fragatas tipo 42. No puedo asegurar si se trataba de un portaviones o uno de los grandes barcos de transporte logísticos. Además, entre el buque y mi trayectoria vi unos puntos, algo adelantados y que parecían suspendidos en el aire. Seguramente se trataba de aviones Harrier que habían despegado, en caso de ser portaviones, o algunos helicópteros que los ingleses solían desplegar en patrulla adelantada. De manera que lo único que pude hacer es virar nuevamente y poner proa al continente porque por ahí, evidentemente, era imposible pasar''.

''En esos momentos recibo una comunicación de la otra escuadrilla de Canberra —la del primer teniente Alberto Baigorri, (indicativo: Rifle) que había despegado 30 minutos después que la mía—, y me trataba de avisar que por esa zona estaba el 'gordo', es decir, el portaviones''.

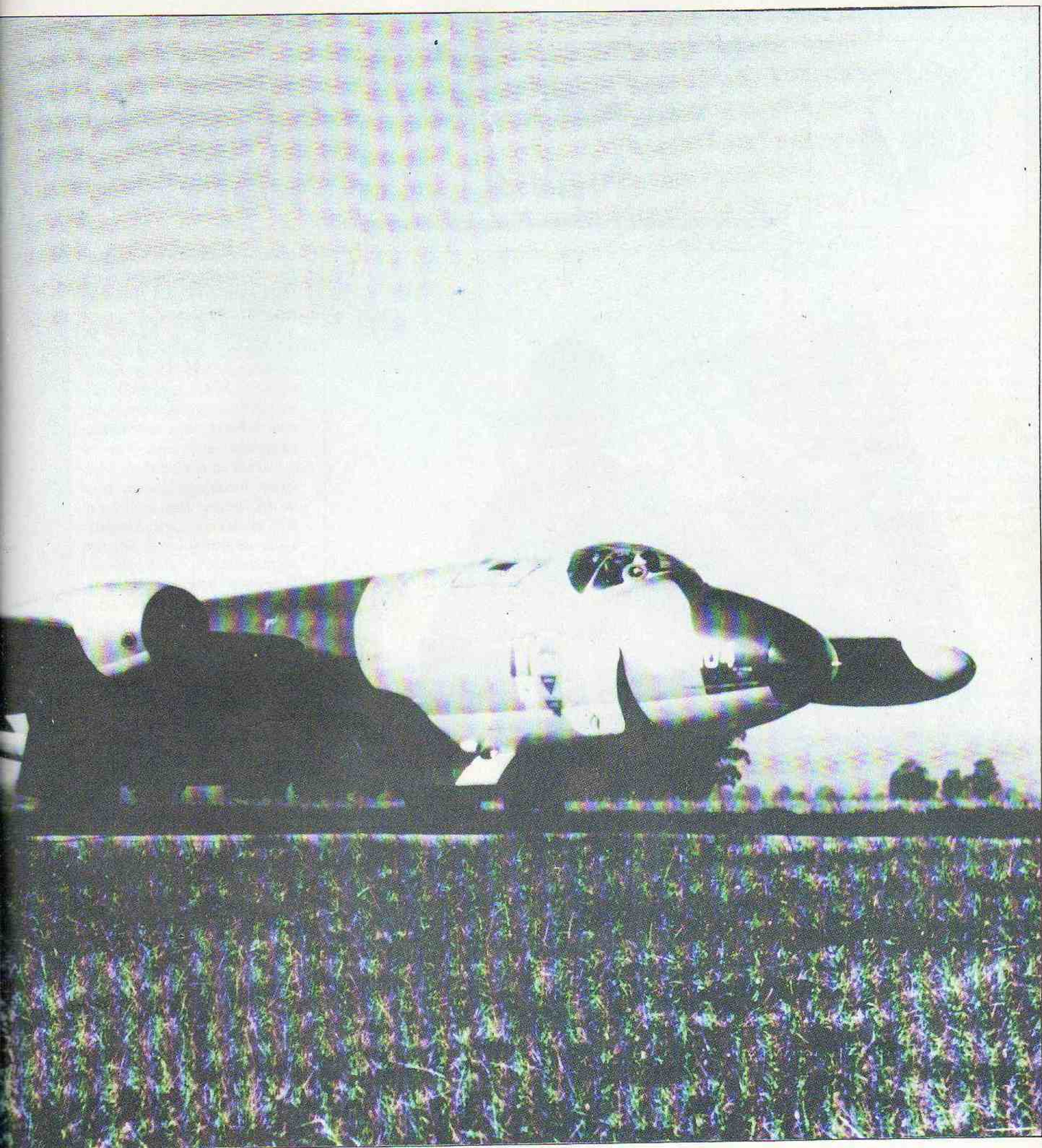
Por la radio el capitán Nogueira sigue escuchando, imposibilitado de actuar, el desarrollo de las acciones. Por sus auriculares resuena un nervioso ''atento, atento, tengo un Harrier arriba''. El numeral tres le advierte al dos que le dispararon misiles. Alcanza a sentir que emprenden una maniobra defensiva y la comunicación termina abruptamente. El avión tripulado por el teniente Eduardo de Ibáñez y el navegador primer teniente Mario González había sido alcanzado por los letales Sidewinder. Ambos fueron vistos cuando descendían en sus paracaídas hacia las frías aguas del Atlántico, el ajeno pero omnipresente enemigo de todos, que cobra dos nuevas víctimas. Las búsquedas posteriores de los dos tripulantes, incluso con el aviso ''*Sobral*'', que resulta atacado con misiles, serían inútiles.

En cuanto al retrasado y averiado avión de la primera escuadrilla, continúa con su vuelo, siempre pegado al mar, de regreso a Trelew. La localización de la base resultó dificultada por el hecho de que las radioayudas de orientación eran reducidas en horas de la noche en previsión de una incursión enemiga desde el mar, pero



finalmente el maltrecho Canberra logró ubicarla y aterrizar, pero con el mínimo de combustible, por lo que le hubiera resultado imposible hacer un segundo circuito si no aterrizaba en el primer intento.

Como hecho anecdótico de esa primera misión de los Mk.62 quedó que, durante el trayecto de regreso y al efectuar el capitán Nogueira un informe preliminar por radio, escucharon una voz, en perfecto español



El MK 62 B 104, otro de los veteranos Canberra de la Fuerza Aérea, el único tipo de bombardero mediano disponible por la Argentina durante la guerra.

pero con una tonada desconocida, que preguntaba si el avión estaba averiado y qué tipo de daños tenía. Obviamente se trataba de los británicos que estaban en escucha y se metían en la frecuencia para tratar de obtener información. ''Nos quedamos en el molde, por supuesto''.

La experiencia del 1 de mayo motivó que a partir de entonces los Canberra fueran empleados para bombardeos de zona, ya fuera en el empleo clásico a gran altura, habitualmente alrededor de los 10.000 metros o en inéditos y riesgosos bombardeos nocturnos a baja cota, en los que los pesados aviones volaban a unos 100 metros del suelo de las Malvinas, esquivando las colinas, o ''cascotes'', como las bautizaron los pilotos, sin más ayuda que la propia visual, muy limitada por razones obvias.



La Aviación Naval



La Aviacion Naval, junto con los buques y submarinos y con la Infantería de Marina, constituyen el Poder Naval: son los componentes de la Armada Argentina, interdependientes y complementarios, necesarios para mantener nuestra soberanía en el mar, en el cielo que lo cubre y en sus profundidades, y en sus costas. La capacitación de los marinos para poder cumplir esta vital misión se logra con un trabajo permanente y mancomunado de los tres Componentes, que nace en la misma Escuela de origen y continúa, en busca del perfeccionamiento, con un intenso adiestramiento en el mar que se prolonga por toda una vida profesional: esto es así porque en la historia de las guerras modernas en el mar, prácticamente no hay operaciones navales que no requieran la intervención de más de un Componente.

Hace 70 años, desde el 11 de febrero de 1916, que nuestra Aviación Naval está realizando ese trabajo específico, por cierto muy complejo y variado, como que en la actualidad cubre operaciones de exploración y guerra electrónica, guerra antisubmarina, ataque, y tareas contribuyentes, desde la instrucción en la Escuela de formación hasta el imprescindible sostén logístico móvil.

Para el cumplimiento de las actividades y vuelos que le son propios, utiliza las Bases Aeronavales y Arsenales distribuidos en nuestro litoral marítimo, y buques: éstos transportan normalmente helicópteros como parte de su dotación y el Portaaviones ARA "25 de MAYO", buque insignia de la Flota de Mar, tiene su Grupo Aeronaval conformado por aviones de ataque Super Etendard y A4Q, aviones antisubmarinos Tracker S2E que también cumplen tareas de exploración antisuperficie, y helicópteros Sea King H3D y Alouette para operaciones antisubmarinas.



El resultado de 70 años de operaciones aéreas navales y experiencia de la Aviación Naval en el Sur argentino, con un profundo conocimiento del mar, la Patagonia y la Antártida Argentina, se evidenció en su actuación en la Guerra de Malvinas, donde participó con once de sus Escuadrillas, es decir el 95% de sus efectivos. Siete décadas de trabajo y dedicación permanentes, sistemáticos, intensos y silenciosos, hicieron eclosión súbita y violenta al enfrentarse con la circunstancia en que se ponían a prueba los conocimientos y el adiestramiento, los procedimientos y la vocación, el sentido del deber y la responsabilidad, el valor y el amor a la Patria.

Las Escuadrillas de Exploración, Antisubmarina, de Ataque, de Helicópteros, de Sostén Logístico Móvil y de Reconocimiento, cumplieron un papel destacado, con resultados admirables en relación con los medios disponibles.

De las 6250 horas que los aviones navales volaron durante la contienda, 1800 lo fueron en el área de combate; realizaron 100 salidas de combate (ataque y reconocimiento armado); cumplieron 200 vuelos de exploración en contacto con el enemigo; transportaron 1600 toneladas de carga y 12000 hombres; con 12 aviones de ataque (4 Super Etendard y 8 A4Q) se hundieron 25.500 toneladas de buques ingleses; cuatro aviones propios fueron derribados en vuelo por el enemigo y otras diez aeronaves quedaron inutilizadas por distintas causas; en las acciones perdieron la vida cuatro pilotos (un Jefe y tres Oficiales) y dos Suboficiales.



La flota argentina debe regresar

El veterano portaaviones ARA "25 de Mayo" estuvo cerca, mucho más cerca de lo que generalmente se supo, de protagonizar uno de los ataques aeronavales contra la Task Force británica. Una circunstancia totalmente fortuita se lo impidió, cuando el cuadro de situación de la guerra parecía asignarle posibilidades. Después cambió todo. Pero esta historia se remonta al primer día del mes de mayo de 1982, cuando los buques de guerra argentinos avanzaban por el Atlántico Sur en dirección al enemigo.



Página 450: El CIC –Centro de Informaciones de Combate– de un buque de guerra argentino. Aquel 1° de mayo ambas flotas enemigas estuvieron muy próximas al enfrentamiento. Hubiera sido una batalla aeronaval inédita después de la Segunda Guerra Mundial.

Abajo: el portaviones argentino ARA "25 de Mayo" en el Atlántico Sur. Sus pilotos se quedaron con las ganas de entrar en combate en aquel día inicial de las hostilidades. Se desquitarían después, pero desde bases terrestres.

Ese primero de mayo, luego de los bombardeos británicos a Puerto Argentino, se tuvo allí la sensación de que la Fuerza de Intervención británica estaba efectuando un desembarco, o se estaba preparando para hacerlo, por el norte de las islas.

Esa era una de las situaciones favorables que habían sido calculadas por el estado Mayor Naval argentino, sobre la base de que si los británicos se comprometían en un desembarco evidentemente iban a tener que concentrar el máximo de su esfuerzo en esa operación y ello podía colocar a algún buque –o aun a un grupo de buques– en situación de ser atacado.

En base a esa información, el comando de la flota argentina particularizó el máximo de su exploración aérea sobre el Norte del archipiélago, y así fue que, alrededor de las 16 horas, un aparato del "25 de Mayo" detectó por radar a un grupo británico compuesto aproximadamente por ocho buques –un buque grande y siete medianos– lo cual se interpretó como que se trataba de un portaviones y su grupo de escolta que se hallaba relativamente cerca, alrededor de unas 250 millas (unos 462 km).

El contralmirante Allara vio en ese grupo un blanco potencial para los aparatos del portaaviones y dispuso, tras el análisis pertinente, hacia las 20 horas del primero de mayo, que se efectuara el ataque.

Lamentablemente, dadas las características, tanto de los aparatos como del portaviones, no era posible realizar operaciones nocturnas por lo que el ataque fue planificado para la madrugada del día 2. En ese momento, el contralmirante Allara recibió una comunicación del almirante Lombardo en el sentido de que debía ocasionarse el mayor daño posible a la formación británica antes de que pudiera alejarse, suponiendo que estuviera efectuando una acción de desembarco, por lo que dio comienzo a la operación de ataque con un grupo compuesto por el portaviones y tres destructores, y un segundo grupo integrado por tres corbetas.

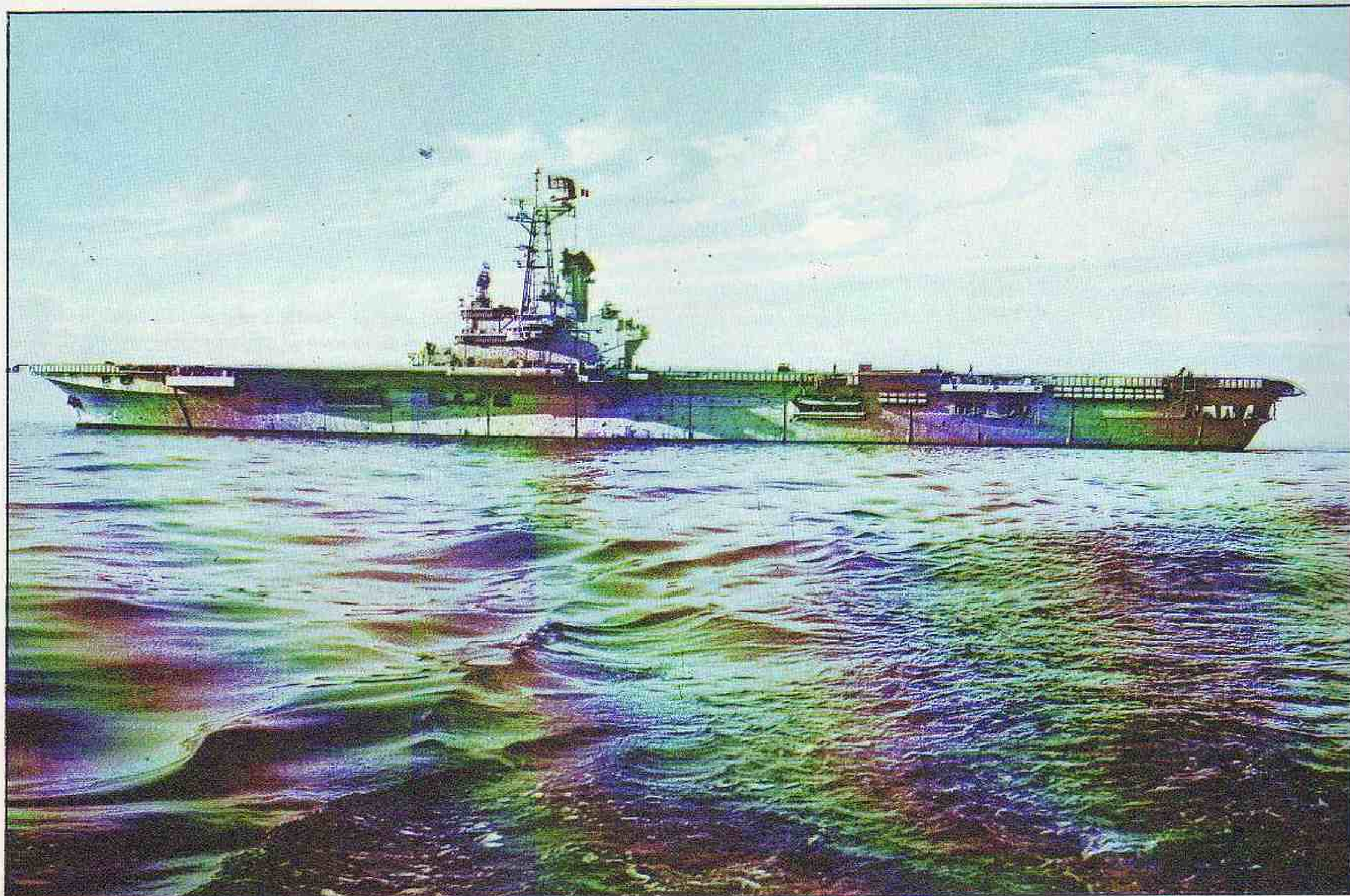
Pero, poco antes de la medianoche se recibió la información de que los británicos no estaban desembarcando y que por lo tanto no estaban "aferrados" en una operación de ese tipo sino que, por el contrario, mantenían toda su libertad de movimiento, lo que cambiaba sustancialmente la posición de los buques de la Flota argentina.

Por otra parte, se produjo un hecho de carácter meteorológico de rara ocurrencia en el Atlántico sur: cesó prácticamente el viento. Lamentablemente, para el despegue de aparatos desde un portaviones, sobre todo con una buena cantidad de bombas, hacía falta bastante más viento del que había.

Se efectuó una evaluación meteorológica y se llegó a la conclusión de que la situación de falta de viento se iba a mantener durante toda la noche y durante todo el día 2 de mayo, lo cual condujo a la suspensión del ataque.

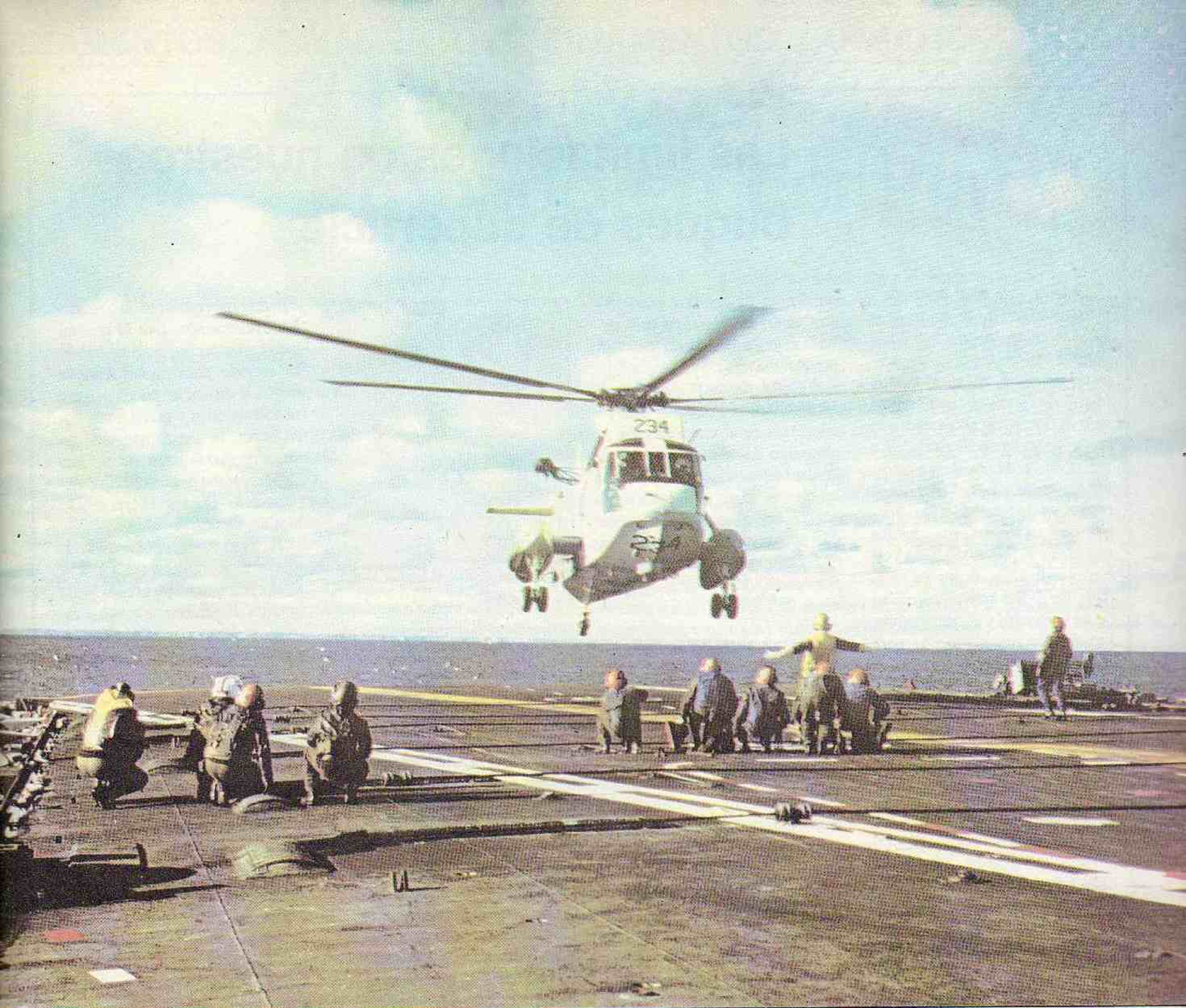
Por supuesto, suspender el ataque implicaba además replegarse hacia aguas menos profundas, ya que carecía de todo sentido quedarse esperando una oportunidad mejor en un área donde los submarinos nucleares tenían toda su capacidad de acción y todas las probabilidades a su favor.

Bajo otro aspecto, deben desvirtuarse las versiones que circularon en Europa de que el portaviones "25 de Mayo" tenía problemas de máquinas, averías en el árbol de la hélice, o que estuvo inmobilizado durante toda la contienda del Atlántico Sur por problemas de calderas.



Izquierda: un cazabombardero A 4Q se posa en la cubierta del "25 de Mayo", en plena navegación por las aguas australes.

Abajo: mientras la Fuerza de Tareas que integraba el portaviones argentino navegaba hacia la flota británica, aquel 1º de mayo, sus cazabombarderos eran armados con bombas antibuque. Algunas tenían especiales dedicatorias.



El problema que tuvo la Flota en general, frente a los submarinos atómicos británicos, fue en primer lugar el de la velocidad del conjunto, que no podía superar los 20 nudos, que era precisamente la velocidad máxima que podía dar el portaviones. Esa fue la razón, asimismo, de que fuera necesario tener bastante viento para poder lanzar los aviones. Un aparato A4Q como los que llevaba el "25 de Mayo", cargado de combustible y especialmente de bombas, necesitaba contar con un viento no inferior a los 35 nudos (65 km/h apr.), producto de la suma de las velocidades del viento en sí y la propia del buque.

Es decir, que el portaviones estaba en condiciones normales, sin ninguna clase de limitaciones funcionales más que las propias de sus características y de su edad. Estaba sí limitado en su capacidad explorativa por la antigüedad de los aviones "Tracker", no obstante lo cual siempre hubo por lo menos uno sobre cuatro en operatividad, pese a los sacrificios que imponía a las tripulaciones y a los equipos de mantenimiento.

Ello obligó al empleo de aviones comerciales para las operaciones de exploración, ya que la Armada no había podido obtenerlos, en virtud del embargo de armas impuesto por Europa y Estados Unidos.

Lo corrobora el hecho de que la primera deteccıon de la Task Force británica, efectuada a la altura de Brasil, la concretó un Boeing 707 con su radar meteorológico.

Finalmente, en la tarde del 2 de mayo se tuvo la triste noticia del hundimiento del crucero "General Belgrano" por un submarino nuclear británico, el **"Conqueror".** Ello demostró asimismo que la decisión de llevar la Flota de Mar a aguas poco profundas, donde esos sumergibles tenían mayores dificultades operativas, había sido totalmente acertada. Lamentablemente, en lo que restaba del conflicto no se le presentaron nuevas oportunidades de poder salir a mar abierto y combatir con posibilidades de éxito.

Tomando asimismo en cuenta partiendo de bases terrestres los aviones "Tracker" de rastreo, podían extender casi al doble su radio de acción, y que los cazabombarderos **A4-Q** podían llevar mayor carga útil de combustible y bombas, el contralmirante Allara dispuso quë fueran desembarcados. Como consecuencia, la presencia del portaviones en aguas que eventualmente podían ser peligrosas, resultaba completamente superflua, por lo que fue enviado a puerto, donde quedó hasta el fin del conflicto.

Un helicóptero Sea King de patrullaje antisubmarino, se eleva desde la cubierta de vuelo del "25 de Mayo".
La flota se acercaba al enemigo a la espera de una oportunidad de ataque que no se dio.

Testimonio

Las limitaciones de nuestros buques de superficie

"El día 6 de abril llegamos a puerto Belgrano, de regreso de las Malvinas, donde habíamos desembarcado las tropas que ocuparon las islas, quedando de la Fuerza de Tareas que había ejecutado la operación solamente una corbeta para tareas de patrullaje y reconocimiento naval en ese teatro de operaciones. Los buques restantes, de acuerdo a las órdenes que se impartieron, habían regresado a Puerto Belgrano en forma individual, lo que les acordaba un mejor aprovechamiento de su velocidad y la consiguiente rapidez de realistamiento para eventuales combates, tras su llegada a puerto."

Con esas palabras, el contralmirante Walter O. Allara, comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia 40, recordó la fase final de la operación por la que fueron rescatadas las islas agregando que, a su arribo a la base mencionada, lo aguardaban órdenes del almirante Lombardo por las que se le instruía que debía proceder a elaborar los planes necesarios para la defensa de las islas.

En esos planes, no sólo participaban el Comando de Operaciones Navales, que estaba a cargo del almirante Lombardo, sino los otros tres componentes: (la Flota, la Aviación y la Infantería de Marina, planes que, por otra parte, estuvieron completados para el día 13 de abril.

"Ya a esa altura de los acontecimientos se tiene conocimiento de la reacción británica", acotó el contralmirante Allara, "y si bien hubo un breve período de negociaciones que nosotros aprovechamos para continuar con el alistamiento de nuestras fuerzas, y los británicos para hacer más efectiva su presencia en el área."

Pero durante ese período de negociaciones y planificación de la defensa del archipiélago, surgieron claramente las limitaciones que presentaba la armada argentina para enfrentar a la británica en el mar, habida cuenta de la diferencia de medios que, por otra parte, los planificadores navales argentinos conocían perfectamente.

"Tanto fue así", agregó el contralmirante Allara, "que en los planes de Operaciones que el almirante Lombardo entregó al general Menéndez para la defensa de las islas, se especificaba claramente que no iba a contar con apoyo naval."

En realidad, no había ninguna posibilidad de prestar apoyo permanente y efectivo con la presencia de la Task Force en el área, y ello llevó a descartar un enfrentamiento directo con la flota británica ya que no le quedaba a la argentina ninguna probabilidad de obtener algún resultado.

Sin embargo, ello condujo a la búsqueda de oportunidades para infligir el castigo más duro posible a los británicos.

Ese fue el criterio adoptado por el contralmirante Allara, en su carácter de comandante de la Flota de Mar, criterio que fue compartido por el almirante Lombardo y aún por la Junta Militar gobernante, ya que era en realidad lo único que se podía hacer.

Consecuentemente, el contralmirante Allara dispuso la subdivisión de la Flota en tres grupos, que cubrieran en una especie de gran arco la aproximación a las islas con miras a usufructuar la oportunidad de que alguna unidad británica se separara de su formación, o bien, que ante la necesidad de ejecutar alguna clase de operación quedaran buques aislados a los cuales se pudiera atacar.

Esa limitación a la que se ha aludido residía principalmente en la amenaza submarina, y el Comando de la Flota de Mar había calculado, a ese respecto, que los británicos podían poner en el área de operaciones de tres a cuatro submarinos nucleares y de uno a dos sumergibles convencionales. Aún tomando lo más favorable de esos cálculos, quedaban siempre



Gualter Allara

tres submarinos nucleares y uno convencional, y ello anulaba prácticamente las posibilidades de acceso a las islas para los barcos argentinos.

La explicación es bien simple. Los submarinos nucleares desarrollan, sumergidos, velocidades de 30 nudos (56 kilómetros apr.) por hora o más, pero 30 nudos mínimo, con seguridad. La velocidad que podía desarrollar la Flota de Mar Argentina navegando en conjunto –aún cuando había buques que sobrepasaban esa velocidad– apenas alcanzaba los 20 nudos (37 km/h), lo que equivale a decir que había un cincuenta por ciento más de velocidad a favor de los sumergibles nucleares.

Ello implicaba directamente que cualquier grupo de tareas argentino que intentara aproximarse a las islas iba a ser, con seguridad, interceptado por un submarino atómico inglés.

Los buques de la Flota de Mar, en general, estaban dotados de "medios razonables" para la defensa contra submarinos convencionales, pero no tenían ningún elemento defensivo eficaz contra los submarinos nucleares.

"Es necesario enfatizar ese detalle", volvió a acotar el contralmirante Allara, "por la existencia de comentarios efectuados con ligereza, bajo los cuales toda la situación ha sido mal considerada".

"La Flota de Mar", prosiguió, "podría haber marchado hacia su gran holocausto. Eso lo podríamos haber hecho, pero no hubiera servido para nada. Aunque hoy, a la distancia, pueda parecer melodramático y quizá hasta poco serio, se puede asegurar no obstante que la gente de la Flota de Mar estaba motivada como para hacerlo. Pero no habría tenido ningún sentido".

Para esa altura, el Comando de Operaciones navales tenía la sospecha prácticamente la certeza de que los británicos disponían de información por satélite sobre los movimientos de los buques argentinos, hecho que se confirmó en los últimos días de abril, con el agregado de que, para esos días, ya se habían colocado en órbita satélites adicionales para cubrir completamente el área. El día 3 de mayo, el Comando en Jefe de la Armada confirmó por medios propios, a la Flota de Mar, que esa suposición era totalmente cierta.

Esa capacidad, unida a la velocidad de los submarinos nucleares, daba a los británicos la posibilidad real de ubicar en forma permanente a los buques de la Flota, y de interceptarlos.

De los tres grupos en que el contralmirante Allara había dividido la Flota, dos operaban al Norte del archipiélago malvinense y el tercero al Sur, este último integrado por el crucero **ARA General Belgrano** y dos destructores, desplegados en posiciones de espera y atentos al desarrollo de los acontecimientos.

El día primero de mayo comenzaron los bombardeos británicos sobre puerto Argentino, que marcaron el fracaso de las negociaciones políticas y el comienzo real de las hostilidades, hecho que ya había sido previsto. Los aviones "Tracker" con base en el portaaviones ***"25 de Mayo"*** realizaron vuelos de exploración, complementados con otros que efectuaban aparatos con bases en tierra.

El IA-58 Pucará: "Probado en combate"

Ese etiquetamiento concede al material bélico una categoría que eleva sus merecimientos naturales ante los ojos y las evaluaciones de los expertos en asuntos de defensa. Es indudable que no todos los productos de empleo militar pueden hacer uso de esa distinción y, es bueno decirlo, tampoco todos aquellos que han adquirido ese derecho pueden asegurar que han tenido un desempeño encomiable en la lucha.

Pues sí, el IA-58A es una aeronave militar argentina que está habilitada para utilizar el rótulo tan preciado de "combat proven" (probado en combates con pleno derecho y además con sobrados títulos, según los pueden atestiguar los pilotos que tuvieron la satisfacción de tripularlos durante las operaciones aeroterrestres llevadas a cabo en las Malvinas. Se podrá objetar que las pérdidas fueron muy cuantiosas en relación con la cantidad de aparatos enviados al combate, pero no se puede degradar su valor material sin analizar brevemente los condicionamientos en los cuales tuvo que desenvolverse, operando desde el "aeródromo" de Groose Green y de la pista de Pto. Argentino. También el Pucará fue empleado en el patrullaje cercano sobre las aguas territoriales argentinas adyacentes al continente, pero es evidente que alcanzó su mayor notoriedad militar participando en las acciones sobre las islas.

Como se dijo en reiteradas ocasiones, el Pucará se vio imprevistamente involucrado en una guerra para la cual no había sido apropiadamente equipado ni diseñado. Es decir, inicialmente se colocaba en desventaja con respecto a los aviones que volaban los británicos, excepto los helicópteros. Hay que recordar que se había preparado al IA-58A para operar en ambientes carentes de defensa antiaérea basada en SAM o en una gran densidad de cañones de tiro rápido, aunque está dotado con una considerable potencia de fuego (dos cañones Hispano-Suiza DCA 804 de 20 mm y 270 cartuchos; tres estaciones que aceptan combinaciones de armas lanzables, una debajo de cada ala para 500 kg y una debajo del fuselaje para 1000 kg) que puede ser aplicada contra blancos aéreos (aeronaves de alas rotativas) y terrestres de baja resistencia a la destrucción.

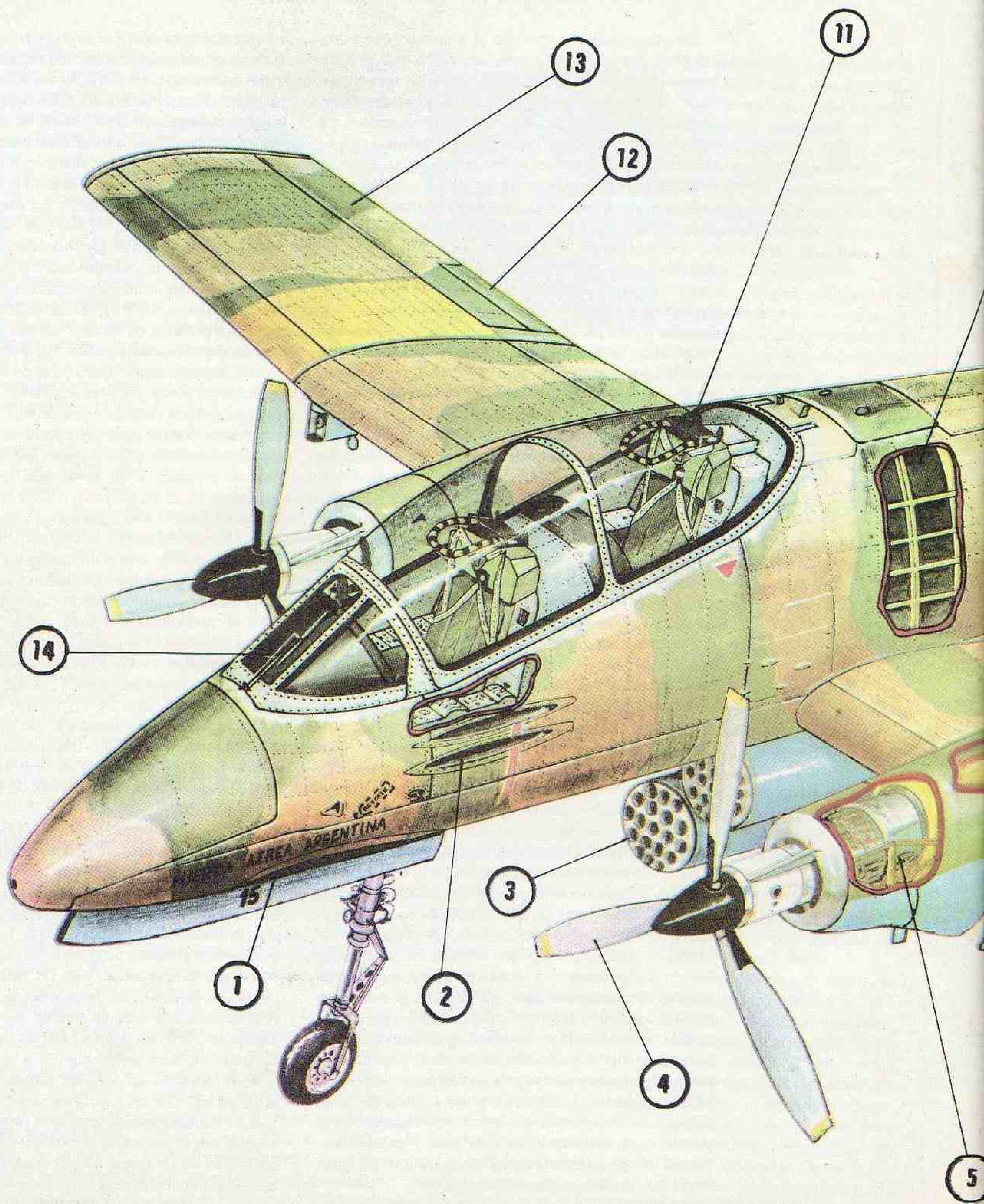
El IA-58A es un avión COIN por excelencia y un caza-helicóptero muy peligroso cuando opera en secciones como mínimo (dos aviones en plena interacción). En Malvinas tuvo que afrontar circunstancias que le eran extrañas, y pagó un alto precio por la adquisición de experiencias que después se evaluaron provechosamente. Este avión era uno de los pocos que podían volar desde la precaria infraestructura aeronáutica que existía por entonces en las islas, para proporcionar alguna clase de apoyo a las fuerzas de superficie allí estacionadas. Los pilotos y los aviones de la III Brigada Aérea –unidad que los reúne– afrontaron esa pesada responsabilidad con confianza y entusiasmo, pero al mismo tiempo con prudencia, porque no ignoraban las limitaciones mencionadas.

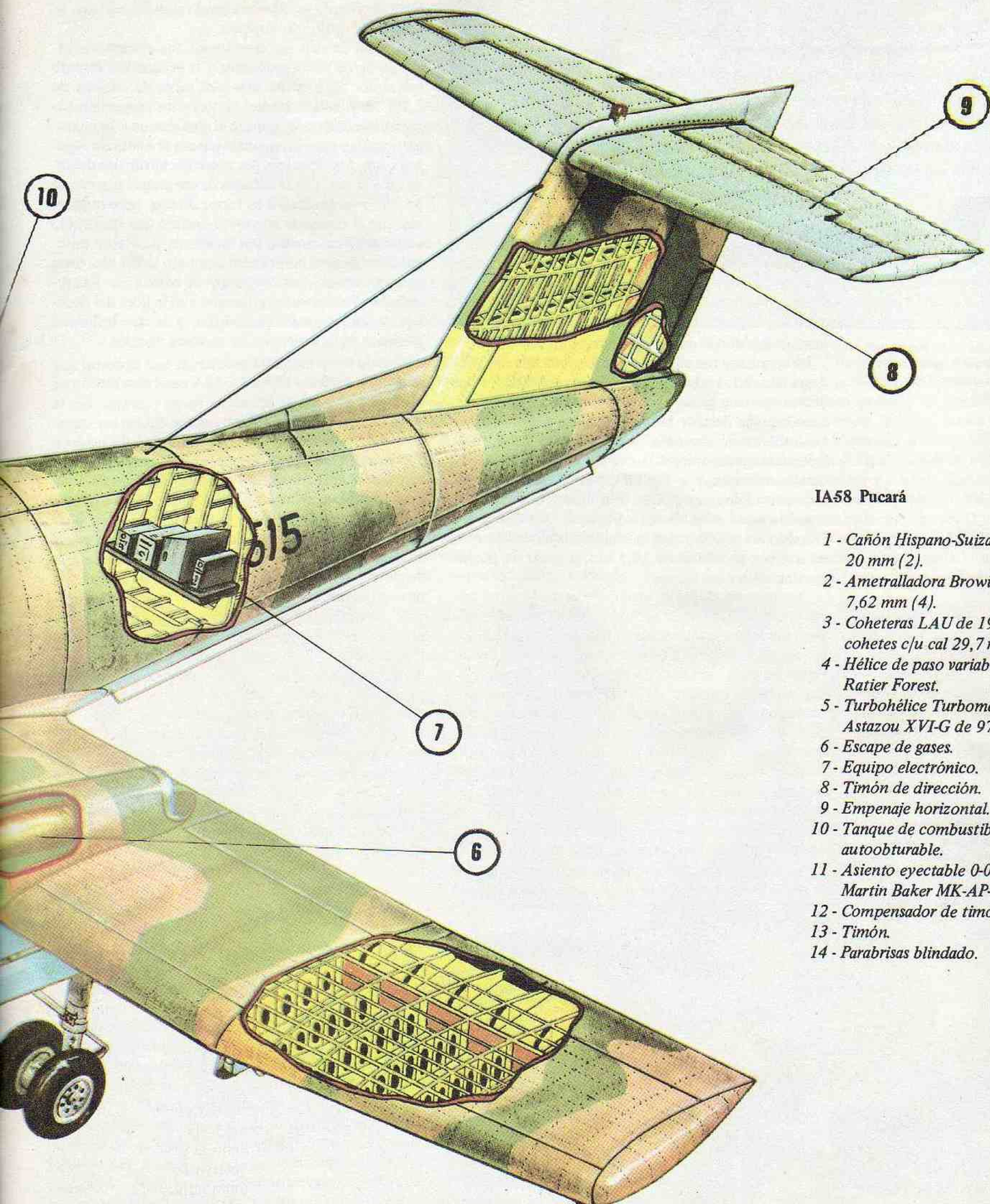
Si bien durante los días de la guerra se perdieron 24 aviones de este tipo, solamente 4 cayeron por acción de los aparatos enemigos y se registró solamente la muerte de un piloto, mientras que los restantes fueron averiados o destruídos en tierra por los bombardeos aéreos y navales. Esta sorprendente diferencia previene sobre la pobreza de refugios que existía en la isla Soledad y hasta sobre las dificultades de estacionamiento seguro. Sin RWR (Radar Warning Receiver), bengalas contra misiles de guiado IR, ni AAM para la defensa propia, cabía esperar anticipadamente un mayor número de pérdidas por efecto de los V/STOL ingleses y de los SAM lanzados desde buques o desde tierra. Las restantes cualidades de este diseño nacional (extrema maniobrabilidad a baja altura, alta capacidad de absorción de daños, aptitudes STOL) y las habilidades de los pilotos que los tripularon en situaciones tan poco propicias, compensaron razonablemente las diferencias técnicas que les impedía siquiera acercarse a los FRS-1 y GR-3 de la Royal Navy y Royal Air Force.

Gracias a sus virtudes estructurales, tres pilotos sobrevivieron porque pudieron eyectarse y otros lograron aterrizar a pesar de haber recibido daños significativos. Aún se recuerda a un avión que regresó a Puerto Argentino el 28 de mayo de 1982, después de haber atacado a fuerzas enemigas en los alrededores de Darwin. Sobre este fuselaje se contabilizaron cincuenta y ocho impactos de armas de diferentes calibres y otros cuatro se incrustaron en los motores sin llegar a impedir el funcionamiento. Otro Pucará que realizaba similares tareas de ataque al suelo fue sorprendido por el efecto de la onda expansiva originada en la explosión de un Blowpipe a unos 20 m por delante de la proa, el cual había sido detonado por el pasaje muy cercano de una salva de cohetes de 2,75" que una fracción de segundo antes había disparado ese avión. La presión del aire produjo un brusco frenamiento del IA-584A y casi lo llevó a la velocidad de pérdida, pero su piloto pudo recuperar el comando, y volvió sano y salvo a la BAM Malvinas.

Durante ese mismo ataque, en el que intervino una escuadrilla, otro aparato se vio obligado a acortar al máximo su radio de giro por cuanto el piloto había advertido la estela de un misil que ascendía rápidamente en su búsqueda. La inesperada maniobra hizo que el proyectil británico quedara fuera de la trayectoria de la aeronave argentina, pero no lo suficiente como para evitar que la temperatura de las turbinas activase la cabeza IR del misil. La detonación de la carga destructiva del misil a escasos metros del Pucará lo hizo encabritar, pero no llegó a herir su fuerte estructura y así pudo regresar sin problemas a su base.

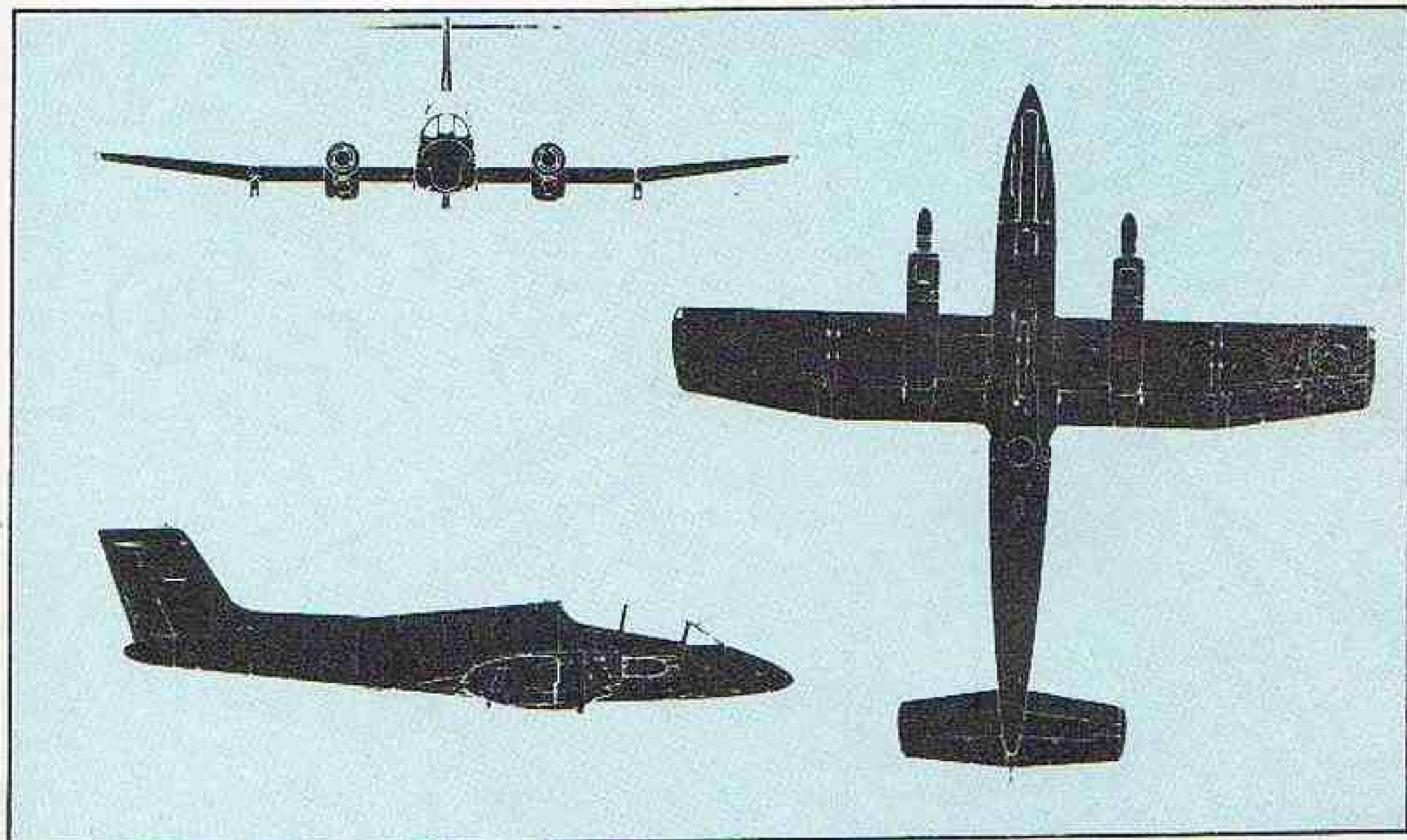
Pero todas las dificultades provenían de las armas adversarias. Las críticas condiciones meteorológicas locales también conspiraron para producir sus propios efectos negativos sobre el empleo del sistema de armas. Una de las tareas más comentadas que cumplieron los pilotos de Pucará consistió en tratar de silenciar algunas piezas de 105 mm que, desde posiciones cercanas al monte Kent, estaban causando problemas a las


13
12
11
14
AEREA ARGENTINA
15
1
2
3
4
5



IA58 Pucará

1 - *Cañón Hispano-Suiza cal. 20 mm (2).*
2 - *Ametralladora Browing cal. 7,62 mm (4).*
3 - *Coheteras LAU de 19 cohetes c/u cal 29,7 mm.*
4 - *Hélice de paso variable Ratier Forest.*
5 - *Turbohélice Turbomeca Astazou XVI-G de 978 shp.*
6 - *Escape de gases.*
7 - *Equipo electrónico.*
8 - *Timón de dirección.*
9 - *Empenaje horizontal.*
10 - *Tanque de combustible autoobturable.*
11 - *Asiento eyectable 0-0 Martin Baker MK-AP-06A.*
12 - *Compensador de timón.*
13 - *Timón.*
14 - *Parabrisas blindado.*



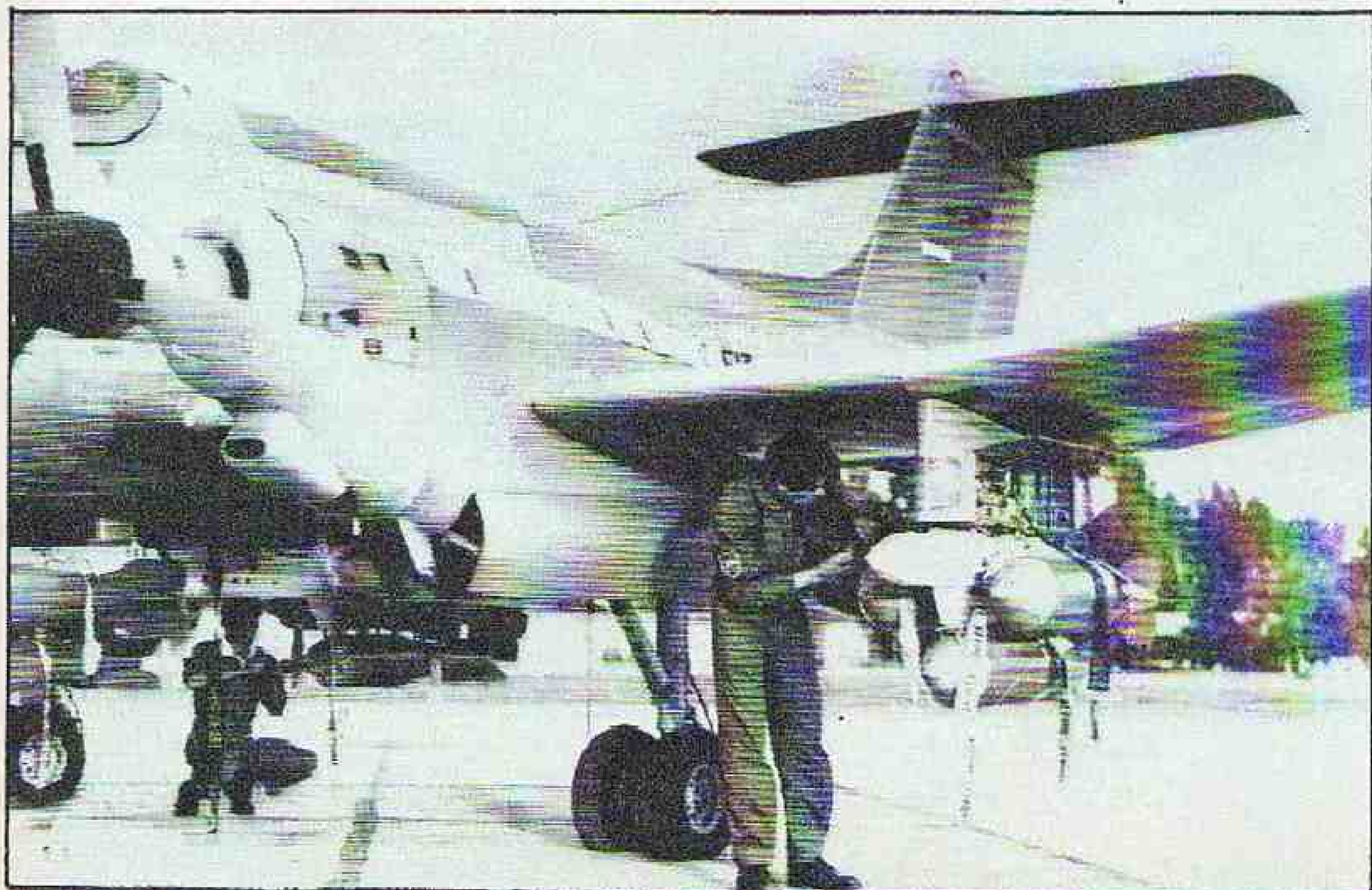
Perfiles del IA-58 Pucará, un avión al que la guerra de las Malvinas proyectó a la mayor notoriedad.

fuerzas argentinas desplegadas en el área.

La operación fue cuidadosamente planeada con participación de los pilotos y los artilleros del Ejército que debían cooperar para señalar los blancos en una ceñida coordinación durante los instantes previos al ataque. La artillería de campaña que apoyaba a las fuerzas británicas estaba integrada por los Light Gun (Royal Ordnance Factory) de 105 mm, con un alcance efectivo máximo de unos 17 km. Esa distancia aventajaba sensiblemetne a los obuses argentinos, por cuanto los Otto Melara MK56 que se estaban utilizando allí tenían un alcance promedio de 10,5 km, a pesar de poseer similar calibre.

A comienzos de junio, un amanecer despegaron tres Pucará desde la pista de la BAM Malvinas armados con cohetes para tratar de dejar inoperativos a aquellos cañones del invasor. Los pilotos sabían que deberían remontar serias dificultades para detectar las posiciones enemigas en razón de la carencia de equipos modernos con que marcar los blancos (señaladores laséricos), y también porque las comunicaciones entre los coordinadores que estaban en la línea de contacto y los aviones no eran demasiado confiables. Coincidiendo con el decolaje de los IA-58A, que tendrían que recorrer una distancia muy corta hasta los puntos a batir, una pieza argentina que había sido sigilosamente adelantada para neutralizar su menor alcance hizo algunos disparos de granadas de humo, para identificar la posición ocupada por la artillería inglesa y además un pequeño puente que era empleado por los vehículos blindados ingleses. Aprovechando aquellas salidas, se procuraría destruirlo también.

La capacidad de carga de armamentos y su versatilidad, para misiones de ataque al suelo, son algunas de las características que distinguen al Pucará.



A pesar de esos inconvenientes, los obuses británicos pudieron ser descubiertos y la escuadrilla disparó sus armas de a bordo más una salva de cohetes de 2,75''. Lamentablemente, no todos los proyectiles salierondel contenedor porque el aire marino y la intemperie habían jugado una mala pasada al inutilizar algunos contactos eléctricos por acumulación de una delgada capa de sal. Los resultados de ese ataque masivo no pudieron ser evaluados en forma directa, pero indirectamente el comando argentino apreció que había sido muy fructífero porque los británicos desataron enseguida un furioso bombardeo contra la BAM Malvinas para impedir nuevos despegues de aeronaves. Esa represalia prácticamente coincidió con la hora del decolaje de una segunda escuadrilla, a la que le habían asignado otros objetivos en sectores vecinos.

Uno de los principales problemas que tuvieron que resolver los pilotos de los IA-58A en el desempeño de su tarea periódica de apoyo de fuego cercano, fue la detección precisa de los objetivos que debían ser atacados. Para compensar la indisponibilidad de equipos que permitieran señalarlos desde mayores distancias con adecuada precisión, los oficiales que cumplían esa tarea tenían que recurrir a medios heterodoxos e improvisados la más de las veces, que obligaban a los aviones a volar rasante más tiempo del necesario sobre áreas ocupadas con el consiguiente riesgo de ser abatidos hasta por las armas ligeras de la infantería. Al mismo tiempo se sospechaba que los ''kelpers'' oficiaban subrepticiamente de observadores aéreos y por diversos medios trasmitían los movimientos de nuestros aviones a las fuerzas británicas, por cuanto los divisaban a simple vista cuando despegaban desde la pista local y sobrevolaban la bahía a corta distancia del pueblo. La inseguridad se agudizó en los últimos días de la defensa de Puerto Argentino, cuando los ingleses pudieron instalarse en la mayoría de las alturas que rodeaban las posiciones argentinas. Algunos de los IA-58A que efectuaron ataques a muy baja altura regresaron a la base con orificios de proyectiles de bajo calibre en la parte superior del fuselaje, confirmando que habían sido blanco de armas portátiles de infantería que estaban desplegadas cerca de la cima de las colinas cercanas.

Aunque el IA-58A no conquistó victorias sensacionales, tuvo un comportamiento que reafirmó la estima de sus tripulantes y la nobleza del producto. El desempeño de este pequeño avión de ataque al suelo mereció luego una amplia atención de los mandos británicos, que estuvieron ensayando y verificando las características aerodinámicas del diseño mediante el empleo del ex A-515, que posteriormente recibió la matrícula ZD-485 del apresador inglés y voló una cierta cantidad de horas en Boscombe Down. Malvinas le otorgó al Pucará el certificado internacional de ''combat proven'' y ese hecho lo proyectó de la noche a la mañana a la curiosidad mundial, puesto que el único avión de diseño nacional que intervino en esa guerra. Hoy el IA-58 A Pucará sigue siendo motivo de interés por lo que hiciera durante las operaciones militares que tuvieron por marco nuestras islas atlánticas, pero igualmente porque conserva intactas sus cualidades COIN y de cazador de helicópteros, como lo acreditan los dos o tres derribados en territorio insular.

"Sobral", aviso heroico

En la noche del 2 de mayo de 1982, el aviso ARA "Sobral" que se hallaba en medio del Atlántico Sur en misión de búsqueda de los tripulantes de un avión Canberra de la Fuerza Aérea Argentina, abatido el día anterior, fue atacado con misíles por un helicóptero de la Royal Navy. La epopeya del combate en desiguales condiciones, que le costó la vida al comandante del buque, capitán Gómez Roca y a otros siete tripulantes, concluyó con su increíble regreso a puerto en condiciones extremas.

Una de las situaciones más críticas y angustiosas en el mar la vivió el aviso Alférez Sobral, un buque pequeño, que no tiene misíles ni es un destructor. Se trata de un remolcador al que la Armada Argentina alistó con una mínima artillería: un cañón de 40 mm. y dos ametralladoras de 20 mm. Por lo general cumple múltiples tareas: de balizamiento, de apoyo, de salvamento. No es, en sí, un buque de guerra.

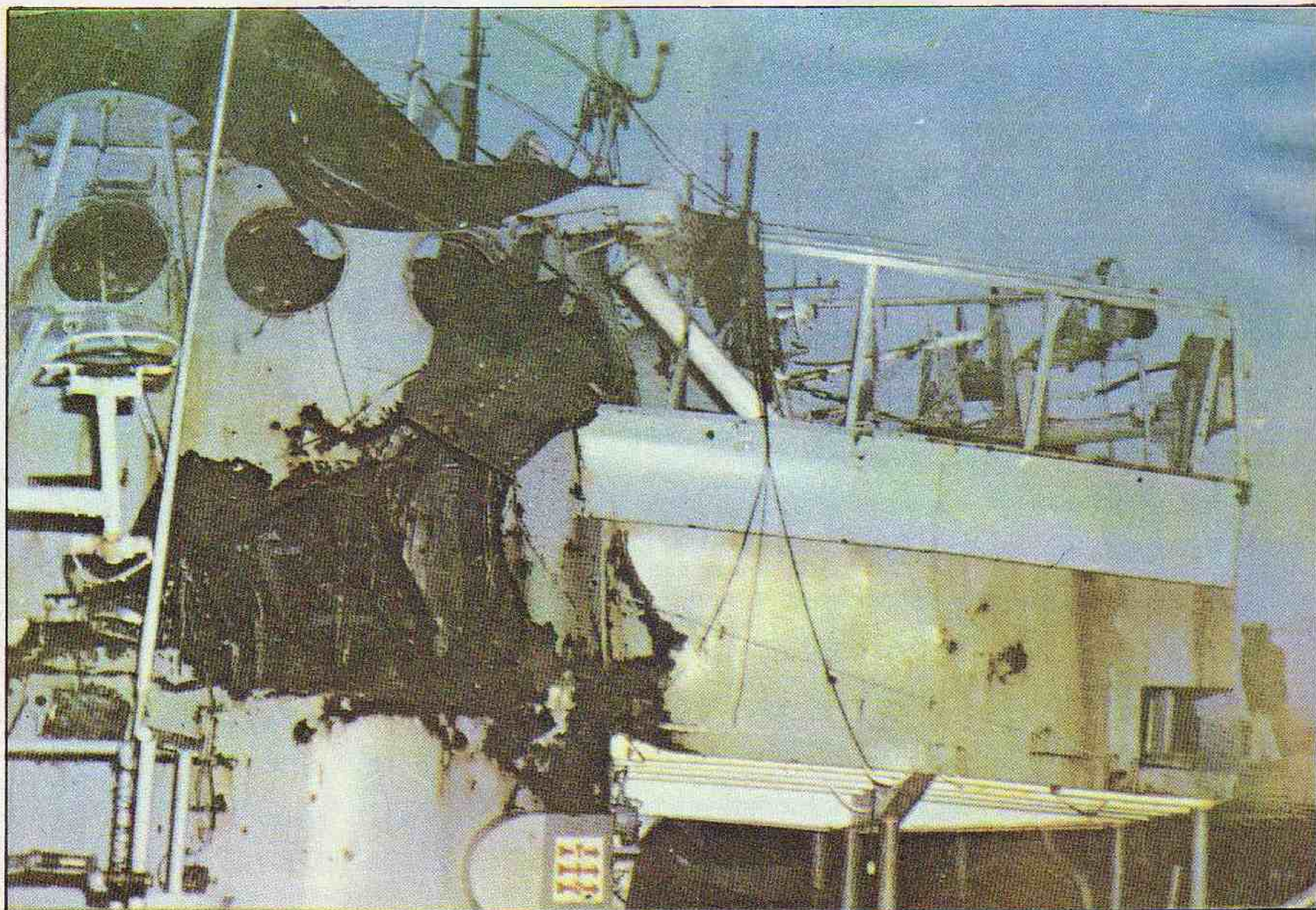
El 27 de marzo de 1982, el Sobral partió de Puerto Belgrano hacia el Sur, en misión hasta ese momento desconocida. El 2 de abril lo sorprendió, a la espera de órdenes, en Río Gallegos. Una semana después, tras reabastecerse en Puerto Deseado, su capitán recibe instrucciones precisas: actuar en el conflicto junto con el buque de rescate y salvamento (un similar) Comodoro Somellera. Su zona primero fue el Sudoeste de Malvinas, y luego el Noroeste.

Cuando se produjo el ataque británico a Puerto Argentino, el 1° de mayo, el Sobral estaba al Noroeste de las islas. Recibió la orden de auxiliar a los tripulantes de un avión Canberra de la Fuerza Aérea Argentina, que fue derribado aproximadamente a 100 millas marinas al Norte de Malvinas, dentro de la "zona de exclusión" decidida por los ingleses.

El mar, esa tarde del 1° de mayo, estaba tempestuoso. Las posibilidades de que el Sobral fuera interceptado por el enemigo eran muy grandes. El comandante del buque, capitán de corbeta Sergio Gómez Roca (ascendido post-mortem a capitán de fragata) tenía plena conciencia de los riesgos que corrían él, su buque y su tripulación: 60 hombres en total, contando al personal de buceo para la tarea de salvamento.

El Sobral navegó durante toda la noche del 1° y el día 2 de mayo hacia el lugar donde había sido derribado el avión. Por la tarde se recibió la tremenda y amarga noticia del hundimiento del Crucero General Belgrano.

Abajo: una vista del boquete producido por el impacto del misil Sea Skua en un costado del puente de mando del ARA "Alférez Sobral". A pesar de las bajas y los terribles daños sufridos, el aviso de la Armada Argentina regresó a puerto.





El capitán de corbeta Sergio Gómez Roca, quien murió en el puente de mando, combatió desde un simple buque de apoyo casi desarmado, contra unidades de guerra británicas.

Aproximadamente a las 22, el Sobral inició la búsqueda del Canberra y, al poco tiempo, fue sobrevolado por un helicóptero al que inicialmente no se identificó. Era una noche muy cerrada. Según la descripción del oficial de guardia y de los señaleros, se supo a bordo que era un helicóptero tipo Sea King. Se dedujo que era británico porque en la zona no había aeronaves argentinas de ese tipo. El peligro resultó evidente.

El capitán Gómez Roca decidió alejarse del lugar. Pero la velocidad de un aviso con mar grueso difícilmente llegue a los diez nudos. Ante esta circunstancia inmodificable, el comandante adoptó las previsiones para hacer frente al ataque. Era notorio que iba a producirse un combate desigual por las condiciones de un aviso remolcador: mínima artillería, sin sistema de control-tiro de ningún tipo, excepto el visual. Y era de noche. A pesar de ello, se decidió enfrentar la amenaza.



Página 461: una vista interior del puente de mando del aviso, totalmente destruido por la explosión del misil que le lanzó un helicóptero de la flota británica.

Apenas una nave de apoyo de la Flota de Mar, el aviso "Alférez Sobral" cumplía ese día una misión de búsqueda de los tripulantes de un avión argentino derribado en el Atlántico Sur.

En la foto de abajo, el capitán de corbeta Sergio Bazán, quien durante la guerra y con el grado de teniente de navío, se desempeñara como segundo comandante del "Sobral". Suya fue la difícil misión de traer de regreso al buque y su tripulación.

Hasta perder la vida

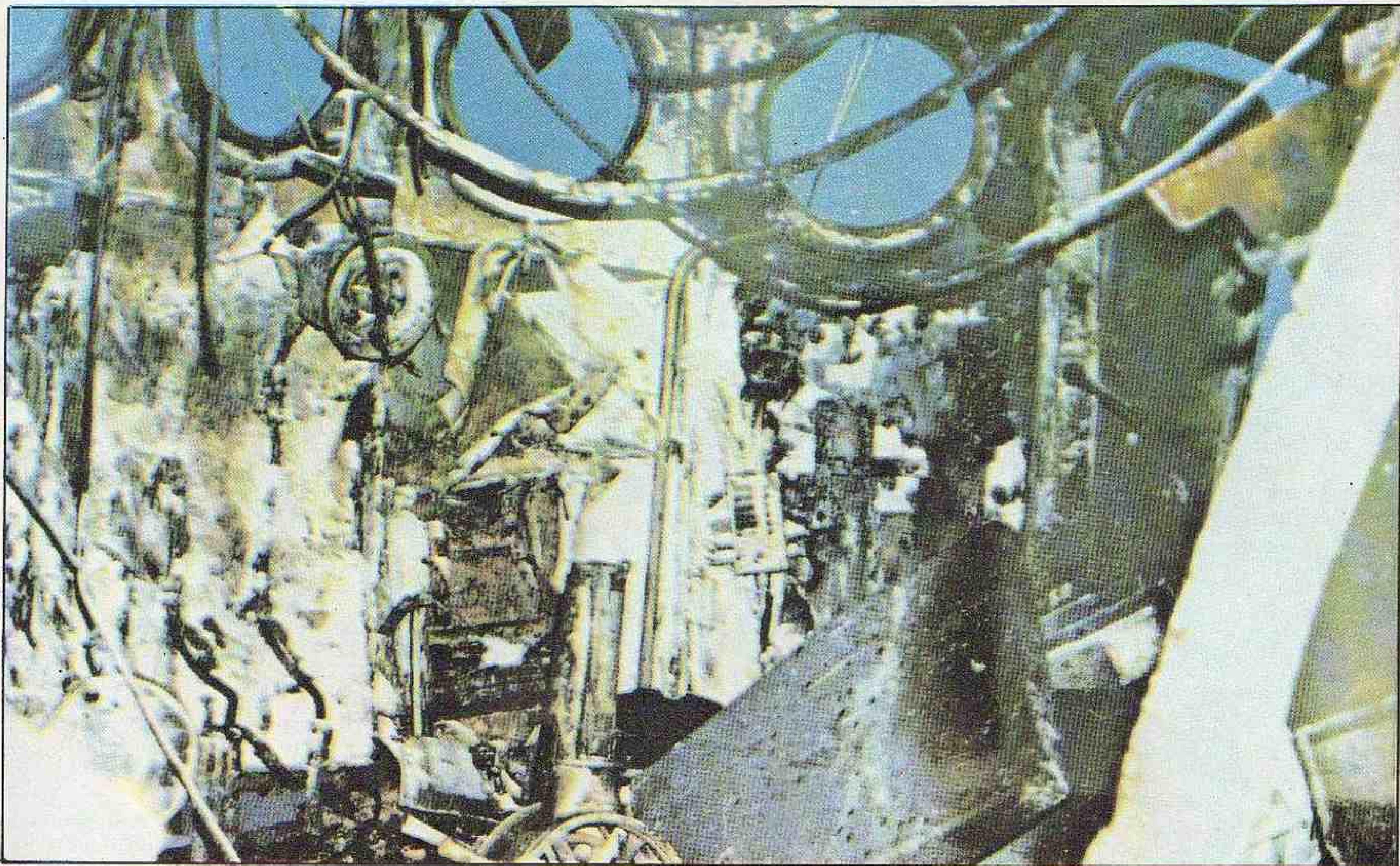
El avión Canberra a cuyo auxilio fue enviado el Sobral intervino en el combate del 1° de mayo como parte de una escuadrilla cuya misión era atacar a la flota británica. había salido de la base almirante Zar, de Trelew, junto con otras dos máquinas iguales, que llevaban bombas de casi media tonelada (454 kg). Una intercepción aérea del enemigo logró derribarlo (los otros Canberra regresaron a su base) y el aviso tenía la misión de rescatar a sus tripulantes: el piloto, teniente Eduardo de Ibáñez, y su navegador, el primer teniente Mario M. Gonzálcz. Los dos habían eyectado y fueron vistos con sus paracaídas abiertos pocos minutos después de las cinco de la tarde. El Sobral no llegó a verlos: ambos desaparecieron en las aguas del Atlántico Sur.

Fue un mal día para el Escuadrón MK-62, como sostiene el brigadier Rubén O. Moro en su libro La Guerra Inaudita: "se hallaron en la boca del lobo".

La misma que sorprendió al Sobral mientras cumplía su misión de búsqueda, sin éxito. Pese a ello, el capitán Bazán destaca hoy la decisión del extinto capitán Gómez Roca de afrontar la situación de tremendo riesgo y continuar la búsqueda, y la serenidad que demostró en todo momento, inclusive durante el combate, hasta perder la vida.







En la fotografía de esta página y en las de la siguiente, se observan detalles del interior del puente del ARA "Alférez Sobral", tras el incendio que siguió al ataque inglés; del estado en que quedó el cuarto de la radio y finalmente una vista exterior, donde atrás del pequeño cañón Bofors –anticuada pieza que era la única de su tipo con que contaba el buque para su defensa– se ve el boquete producido por el misil. En este lugar perdieron la vida el capitán Gómez Roca y otros siete tripulantes.

Se encontraban en esta situación de alerta cuando, desde el puente de señales, informaron que se avistaban luces por la banda de estribor. El capitán Sergio Bazán (entonces teniente de navío y segundo comandante del aviso) recuerda que estaba con el capitán Gómez Roca en ese instante. Ambos vieron desde el alerón que no se trataba de bengalas. "Eran misiles que se estaban aproximando. Yo recuerdo –dice Bazán– que vimos una luz con cierto movimiento rotatorio. En segundos, por supuesto, un misíl impactó en la lancha, en la banda de estribor; otro pasó sobre el buque, sin dar en el blanco, ante lo cual el operador de la ametralladora de la banda contraria abrió fuego, en una reacción instantánea." Ese misíl se perdió en la noche oscura del mar.

Pero no era todo. Este primer ataque inglés con misíles a un aviso argentino dejó una lancha de salvamento destruida y algunos heridos: los operadores de la ametralladora de estribor y el segundo comandante Bazán, alcanzado por una esquirla en una pierna. Quedó destruido el sistema de comunicaciones, lo cual fue constatado por el mismo Bazán instantes después. Aún herido, había bajado hasta la radio para informar acerca del ataque. No pudo.

El capitán Gómez Roca decidió poner popa al mar, invirtiendo el rumbo para estabilizar al buque y poder ampliar mejor sus rudimentarias armas de aviso. Todos sabían que habría un segundo ataque inglés. Todos permanecieron en sus puestos.

Veinte minutos después se produjo el segundo ataque: esta vez mortífero, terrible. Realizado también con misíles desde los destructores Coventry y Glasgow, según se comprobó después, provocó la destrucción completa del puente y su posterior incendio. Allí murieron el comandante Gómez Roca y otros siete tripulantes, entre los que se encontraba el oficial Olivieri. En total, ocho muertos y ocho heridos.

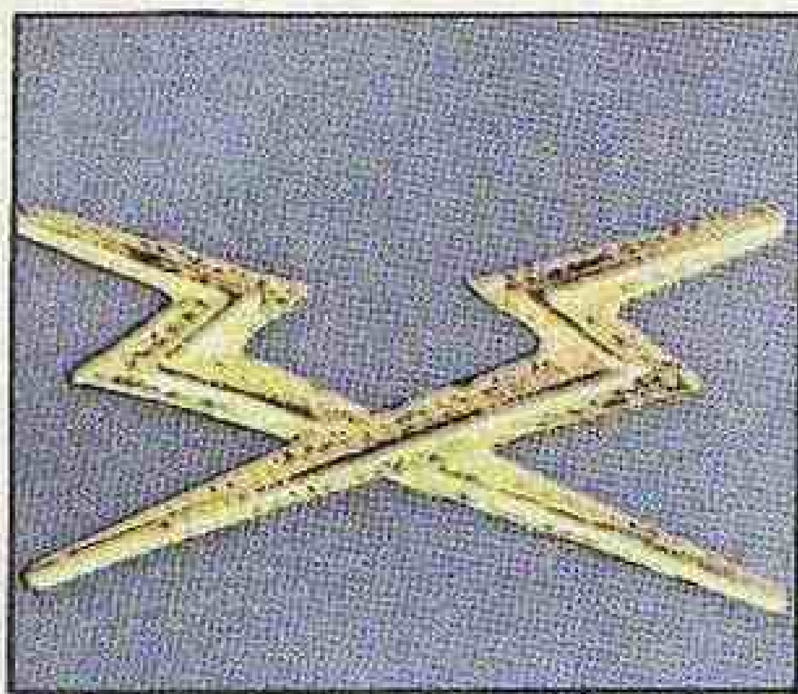
"Yo me dirigía al puente –recuerda Bazán– cuando encontré al médico y empezó a revisarme la pierna. En ese momento hizo impacto el misíl en el puente. Subí, de todos modos y como pude, hasta la cubierta superior. Vi que salía de la radio el único sobreviviente, el cabo Enriquez, muy herido. Lo bajé. Subí de nuevo. Cuando llegué al puente la impresión fue de una desolación total. No había nadie. Todo estaba destruido. En un sector vi fuego, sólo fuego. Entonces me di cuenta que todos los que estaban en ese lugar habían fallecido. Me hice cargo del buque. El jefe de máquinas me informaba que no podíamos gobernar el Sobral. Me preguntaba qué había ocurrido arriba. Le conté. Inmediatamente se organizó la lucha contra el incendio, que estaba quemando toda la superestructura del barco. Los grupos de control de averías lograron apagarlo, tras un gran trabajo. En tanto, el personal de máquinas reparó el sistema de gobierno en forma precaria. Al rato estuvimos en condiciones de navegar, aunque sin ningún tipo de elementos de navegación. Había una única manera de orientarse: la dirección de las olas, que venían del Norte antes del segundo ataque. Decidimos emprender el camino más largo, pero más seguro. Aunque sabíamos que el enemigo podía aparecer de nuevo, en cualquier momento. Después de un día de navegación con rumbo Norte, se siguió hacia el Oeste. Se podía apreciar la velocidad en base a las vueltas del eje de la hélice, y se hacía una estima sobre una única carta de navegación, cuya escala no era apta para navegar allí, pero era algo. Al tercer día se pudo rescatar, de entre los deshechos del puente, la rosa del compás magnético, que inexplicablemente estaba

entera. La pusimos en proa, entre las dos cadenas de anclas, con lo que pensamos que podía obtenerse una cierta compensación a los desvíos propios del magnetismo. Con eso y dos brújulas de infantería de marina (que se usan para operaciones de desembarco y no son aptas a bordo), el Sobral se acercaba al continente. Recuerdo que hubo varios incendios por problemas de cableado. Se combatía, se apagaba, volvía a resurgir, se volvía a combatir... Todos colaboraban en todo. El cocinero atendiendo a los heridos; los maquinistas preguntando qué podían hacer... Llegó un momento de tal incertidumbre y tan inciertas posibilidades de sobrevivir, que el teniente Juan Carlos Casal y tres tripulantes me pidieron permiso para retirar la bandera de guerra e izarla en la pluma (el palo había caído). Así se hizo. Fue un momento que jamás olvidaré. Muy emotivo, muy profundo, muy entero. Ante la formación de todos los que sobrevivieron, rendimos homenaje a nuestra bandera nacional. Fue como un acto de despedida, pero entre nosotros mismos, porque quizá nadie lo supiera nunca.''

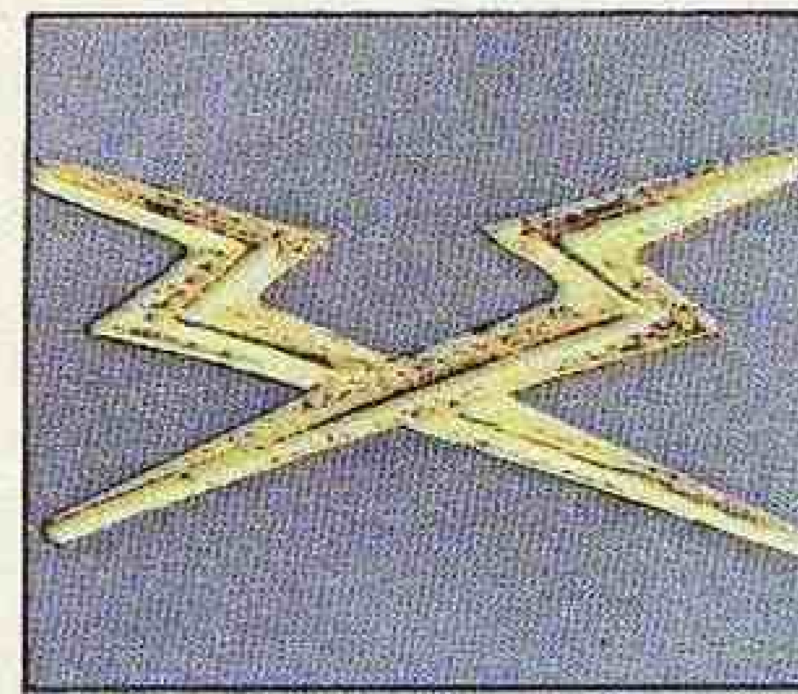
Al quinto día de navegación se llegó a pensar que estaban en realidad en una posición muy diferente a la buscada, muy lejos del continente. Navegaron al garete durante cuatro ó cinco horas, tiempo durante el cual trataron de impedir nuevos incendios. También se llegó a temer el hundimiento del buque, dadas sus tan precarias condiciones. Lo peor es que podía irse a pique a sólo unos kilómetros de la costa.

A mediodía de ese fatídico y milagroso quinto día, el Sobral fue avistado por un helicóptero de la Fuerza Aérea, quien prestó los primeros auxilios y llevó al aviso hasta el encuentro del buque A.R.A. Cabo San Antonio, quien completó la tarea hasta llegar a Puerto Deseado.





El Arma de Comunicaciones



Esta joven Arma surgió como tal cuando todos sus elementos fundamentales ya estaban organizados. No dejará de llamar la atención el hecho de que mientras las armas tradicionales del Ejército fueron creadas desde un principio como tales y se fueron perfeccionando con el tiempo (incluyendo las campañas militares con sus batallas y combates), la de comunicaciones siguió un proceso totalmente inverso.

Desde luego que sin ser todavía Arma, le cupo el honor de participar en todas las acciones de guerra de la historia patria. Sus integrantes llevaban el nombre de Chasquis, Ayudantes y Oficiales de Ordenes, y de su comportamiento proviene la tradición de comunicaciones, plena de gloriosos episodios que los enorgullece y sirve para templar el espíritu de soldado.

El General José de San Martín señaló con genial precisión "...pues nada hay más importante en los tiempos de guerra que la celeridad en las comunicaciones"; y prueba de ello es el parte de la Batalla de Chacabuco que fuera llevado por el Sarg. My D Manuel Escalada al Director Supremo. En cuarenta y ocho horas cruzó la cordillera de los Andes y, en catorce días, este incomparable Oficial de Ordenes salvó la distancia que separaba Santiago de Chile con Buenos Aires.

Cuando el Ejército adoptó los primeros medios técnicos de enlace; el arma, aunque todavía no había adquirido su mayoría de edad, estuvo presente con ellos en las guerras del Chaco y Paraguay, y en las Campañas al Desierto.

Los Palomares militares tuvieron destacada actuación a fines del siglo XIX cuando por decreto presidencial se disponía el Servicio de Palomas Viajeras entre la Capital Federal, el Campamento de Santa Catalina y el Colegio Militar; y posteriormente la red se extendió a Cuyo y a la Patagonia.

Años después se formaron las tropas de transmisiones y las Unidades que con los nombres de Batallones, Compañías y Escuadrones completaron los cuadros de organización del Ejército.

Todo ello fue completado con la creación de las Compañías de Comunicaciones de los Institutos de formación (Colegio Militar y Escuela de Suboficiales).

Y solamente entonces, con todo un organismo preparado y fogueado en diversas pruebas de eficiencia, se alcanzó el 26 de octubre de 1944 la denominación de Arma, conquistada desde los más modestos niveles, demostrando la importancia decisiva de las comunicaciones en el marco de las modernas fuerzas de combate.



El Batallón 181 fue creado el 10 de noviembre de 1964 por Decreto Nro. 9.080. Ocupa los Cuarteles de Villa Floresta, Bahía Blanca, y desde su creación depende del Vto Cuerpo de Ejército "Tte. Grl. Julio A. Roca".

El 28 de marzo de 1982 la totalidad de sus efectivos se embarcó en la Base Naval de Puerto Belgrano en el Buque "Almirante Irizar", integrando la Fuerza de Desembarco Conjunta en las Islas Malvinas.

El B. Com. Cdo. 181, primera Unidad de Comunicaciones del Ejército Argentino que pisó suelo malvinense, brindó apoyo de comunicaciones a las Fuerzas del Teatro de Operaciones Malvinas y luego al Comando Conjunto Malvinas hasta la finalización del conflicto. En esta labor se le unieron más tarde otros elementos del arma, como las Compañías de Comunicaciones 3 y 10 y secciones de la Compañía de Operaciones Electrónicas 602.

Torpedos contra el Belgrano: 323 muertos en el mar

Fue la mayor tragedia naval en la historia de la Armada Argentina. También una de sus mayores pruebas de heroismo. Casi trescientos hombres murieron en el primer instante del ataque llevado a cabo por el submarino nuclear HMS "Conqueror" contra el crucero ARA "General Belgrano". Su posición: 55° 24' Sur y 61° 32' Oeste, es decir a 95 millas al sudeste de la Isla de los Estados y a 210 millas al sur de la Gran Malvina, fuera de la Zona de Exclusión dispuesta unilateralmente por Gran Bretaña. Tres torpedos Mark VIII fueron lanzados por el agresor. Dos alcanzaron al crucero. El primero dio en el centro del buque, causando el mayor daño: el otro dio adelante y cortó literalmente casi 20 metros de la proa. El tercero erró el blanco y pegó en el casco del destructor ARA "Hipólito Bouchard", escolta del crucero, pero no estalló. Eran las cuatro de la tarde del 2 de mayo de 1982 y el ataque quedaría registrado como el primero llevado a cabo jamás por una nave nuclear y el primer submarino después de la Segunda Guerra Mundial. El relato de los hechos es el que le sigue.

Abajo: el escudo del crucero ARA General Belgrano, conservaba en el campo superior la imagen del mitológico Fénix, el pájaro que renació de las cenizas. Eso quiere decir en latín "ex cinere" y "Phoenix" (Fénix) había sido el primer nombre del buque, cuando revistaba en la flota norteamericana del Pacífico.



El torpedo golpeó al Belgrano en el costado y en el medio del buque, explotando hacia arriba y hacia abajo quemando y destrozando todo con increíble poder, atravesando cuatro cubiertas de acero espeso hasta llegar a la principal.

El crucero, que navegaba a buena velocidad, se frenó de pronto, como si hubiera encallado en un gigantesco banco de arena. Cuatro segundos después, otro torpedo se incrustó a quince metros de la proa, haciéndola desaparecer.

Se cortó la energía y la luz desapareció de inmediato. En el interior del crucero penetraban toneladas de agua, mientras estallaban olas de calor, fuego y vapor. El buque comenzó a escorar rápidamente.

Eran las 16.01 del domingo 2 de mayo de 1981 en pleno Atlántico Sur; y el crucero de la Armada Argentina (ARA) "General Belgrano" estaba perdido.

La posición del buque era latitud 55° 24' sur, longitud 61° 32' oeste, en el filo de la Antártida. La temperatura sobre la superficie del mar era bajo cero, el viento soplaba a más de cincuenta kilómetros por hora y tendía a intensificar su velocidad.

Pronto, en una hora más vendría la noche antártica; y si un hombre caía al agua podría resistir cuatro o cinco minutos y luego moriría.

En el buque argentino no hubo pánico, sino orden y abnegación: Héctor Elías Bonzo, capitán de navío, comandante del Belgrano, era un oficial de carrera de 50 años de edad, pero se sentía tan orgulloso de sus 300 conscriptos como de la gran masa de su tripulación que como él eran profesionales. Los conscriptos eran civiles de todas partes de la Argentina, jóvenes de 18 ó 19 años, que permanecieron disciplinados. Este es el motivo porqué el porcentaje de sobrevivientes fue comparativamente alto. Cada hombre conocía al menos dos formas de abandonar el buque desde su puesto de combate. Su espíritu de equipo y su rapidez para sacrificarse por sus compañeros era elevadísimo.

"Yo estaba casi en el centro del buque, en la cubierta baja", dice el conscripto artillero mecanico Oscar Alfredo

Pardo. "Por el impacto pensé que era un cañonazo, el buque comenzó a escorar rápidamente. Se escuchaba un ruido como el de cilindros de gas líquido que explotan, con golpes agudos. Me volví para recoger mi salvavidas y mi campera antártica. Y me fui para mi batería: todos conocíamos muy bien nuestros lugares de combate... Quería liquidar al menos a un inglés."

El capitán Bonzo pidió voluntarios para rescatar hombres dentro del barco, que se estaba hundiendo rápidamente. Muchos se presentaron de inmediato, profesionales y conscriptos.

"Las escaleras estaban quemadas y no había luz. Con varios de los muchachos –dice el conscripto Oscar Alfredo Pardo– bajamos al interior del crucero. Estaba abierto de un lado al otro. Había mucho humo por todos lados y una niebla espesa. Usábamos una linterna porque no se veía nada... Había hombres muertos por todos lados, pedazos de cuerpos ensangrentados, un brazo aquí, una pierna allá. Unicamente podíamos ayudar al que nos gritaba pidiendo ayuda, porque prácticamente no podíamos ver y el humo nos dañaba seriamente. Pude aguantar cinco minutos e incluso entonces tragué mucho humo. Prácticamente ahogados, volvimos a la cubierta principal."

Una y otra vez los voluntarios volvieron a bajar a corazón del buque que se hundía, buscando a sus camaradas heridos.

En el hundimiento del Belgrano murieron 323 hombres de un total de 1.093: 270 hombres perecieron de inmediato por la fuerza de la explosión y los incendios consiguientes.

"Cuando se produce el impacto –dice el capitán Bonzo– y se ve que el buque está muy herido, mantengo las comunicaciones desde el puente con la Central de Averías que se encuentra tres cubiertas más abajo por teléfono autoexcitado: me informan minuto a minuto con voz calma y profesional sobre la escora del barco y su apopamiento. A las 16.10 ó 16.12 me comunican que el agua les llega a la rodilla y que siguen trabajando con linternas de emergencia. En esas condiciones me indican que la del buque es más lenta y que tenemos un poco más de tiempo que el previsto inicialmente. Eso me sirve para agrupar a la gente en la cubierta principal, asegurándome que no quedan heridos y calmando un poco los espíritus, antes de decidir el abandono del barco. Además quería salvar el buque, si fuera posible.

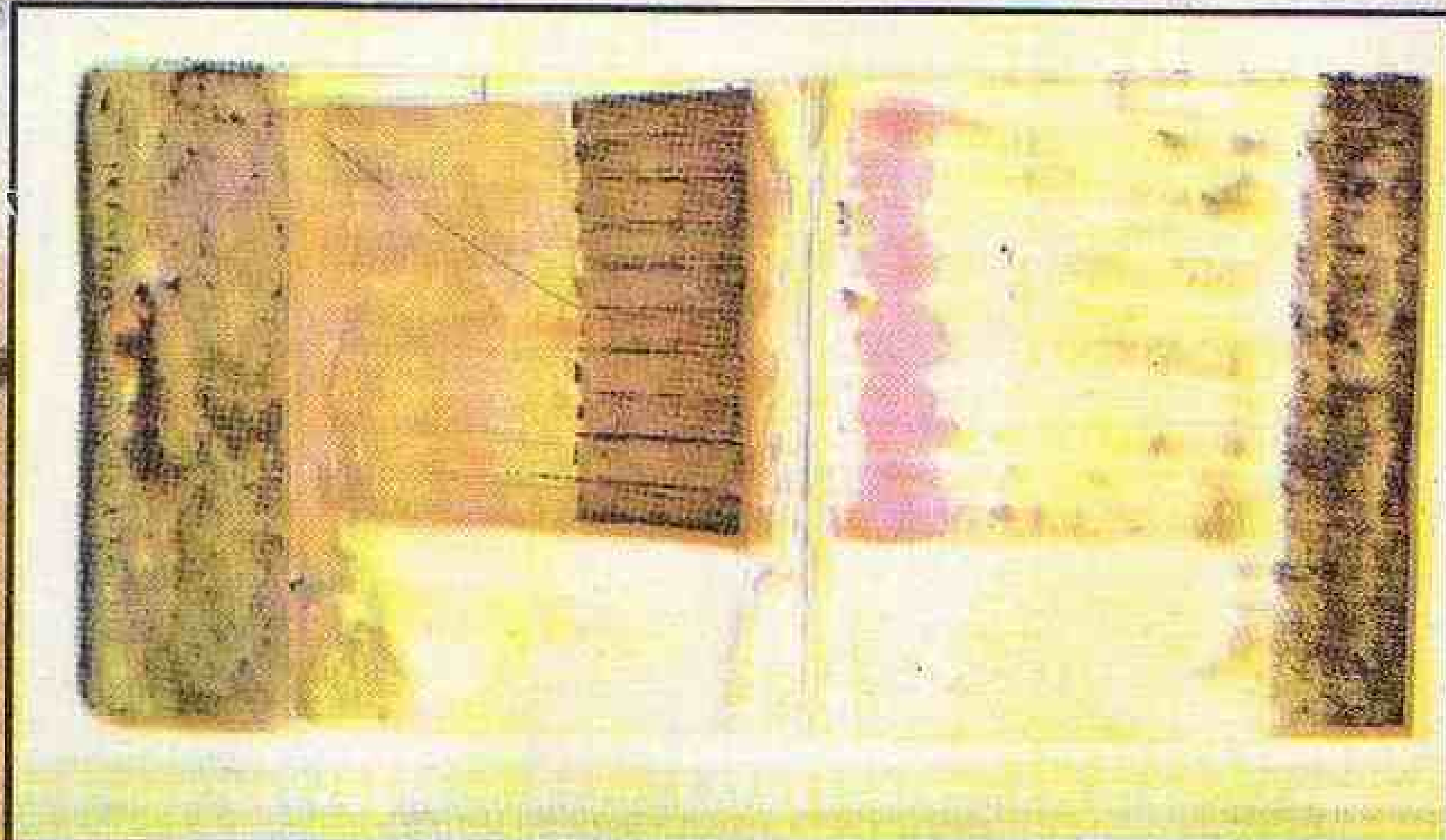
El 2° Comandante, Capitán de Fragata GALAZI ya había dispuesto arrojar las balsas al agua en precisión del abandono y sólo se aguardaba la voz del Comandante. Así es que 60 balsas vacías permanecían amarradas a la borda, rodeando el buque.

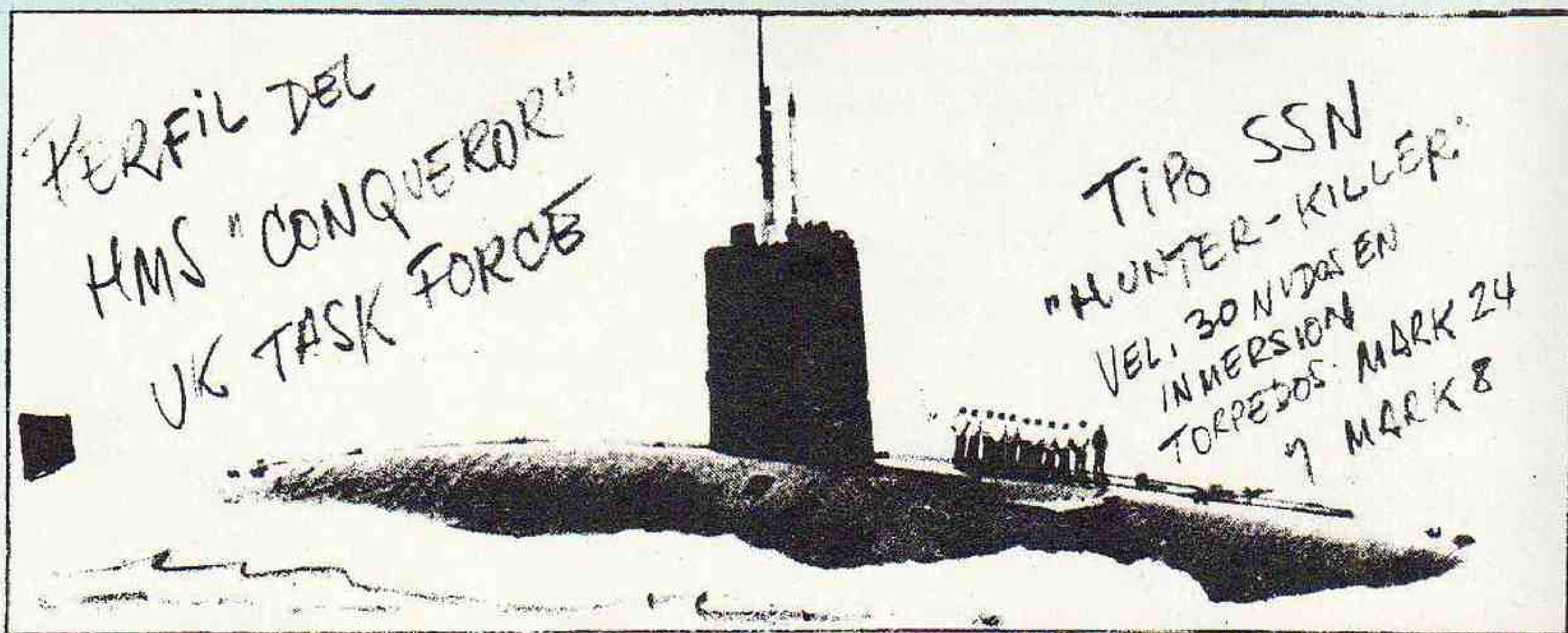
"Vi rostros desorientados o asombrados ante tamaña tragedia, rostros anhelantes y otros llenos de rabia, impotencia o dolor. Pero no ví un solo acto de pánico. Al contrario: todos sin excepción contribuyeron a crear un ambiente de disciplina y orden que fue determinante para la sobrevivencia."

Tampoco hubo olvidos a pesar de la emergencia: "Estaba en el cifrario tomando la guardia –dice el suboficial 1° de comunicaciones Carlos Almada–, cuando se produjo el siniestro. Me coloqué el abrigo, el salvavidas y con el jefe de comunicaciones y otros salimos a superficie para arrojar al mar las bolsas con las claves lastradas."

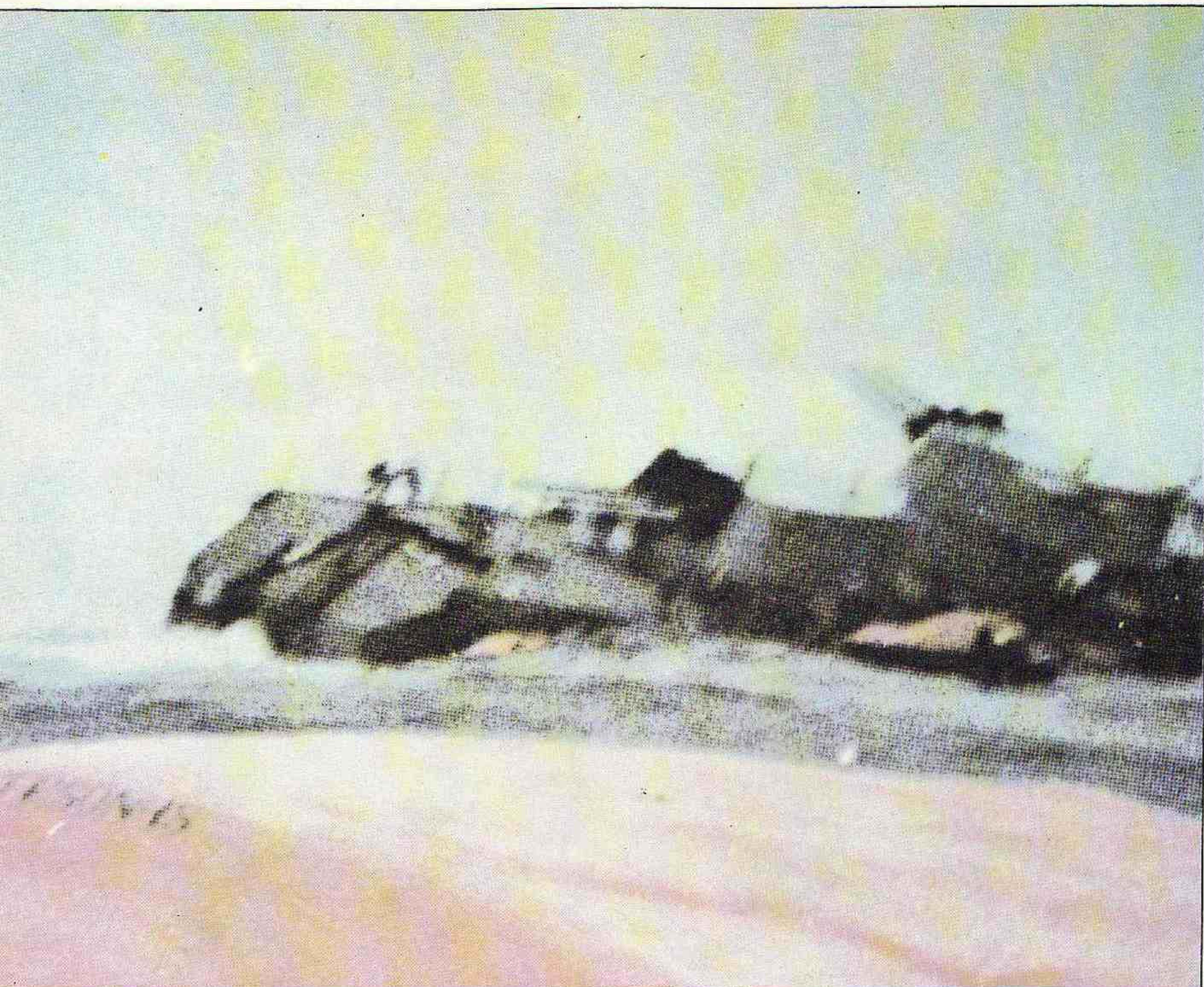
A las 16.21 la escora del buque había llegado a 20 grados, la entrada del agua era incontrolable y las cubiertas estaban incomunicadas por la explosión.

A las 16.23 el capitán Bonzo, con una pistola al cinto que nunca tuvo que utilizar, dio la orden de "abandonar el buque".





Docenas de balsas salvavidas rodean al gigante del mar que se aproxima a su fin. La maniobra de abandono del buque se cumple en perfecto orden.
Izquierda: en el recuadro, una carterita de fósforos, el único recuerdo del naufragio que trajo en sus mojados bolsillos un marinero del Belgrano; le fue obsequiada tiempo después por el mismo al capitán Bonzo.



"A esa hora comenzó el abordaje de las balsas –dice Bonzo– lanzándose a sus techos, como se había instruido y a través de redes de desembarco; por la escala real de estribor, o tirándose al mar (sólo un 25 por ciento del total) Por la banda de babor el agua estaba a menos de un metro de la cubierta principal, lo que facilitaba el embarque, que aprovechamos para transportar a los heridos. Por esa banda abandonó el barco el 60 por ciento del personal."

El barco comenzó a escorar más rápidamente, a razón de un grado por minuto.

En ese momento la naturaleza decidió ayudar a los argentinos: el viento amainó levemente, produciendo un cierto remanso al lado del buque –un "socaire"– que favoreció la evacuación.

El costado de babor del buque, por donde lo abandonaba la tripulación, estaba hundido unos 7 metros en el agua, mientras el costado de estribor había descubierto las incrustaciones calcáreas de su casco.

A las 16.40 la maniobra de evacuación prácticamente estaba terminada, y la cubierta era intransitable con una inclinación de 40 grados y por el petróleo de los tanques que el oleaje empujaba.

La separación de las balsas del barco que se hundía resultaba muy difícil por el oleaje, a pesar del uso intensivo y casi desesperado de los remos.

Se produjo de pronto una extraña aparición en las aguas furiosas y heladas del Atlántico Sur: comenzó a navegar un bote de goma con motor fuera de borda conducido por buzos tácticos de la tripulación del Belgrano, que maniobrando entre las balsas más comprometidas las fue remolcando una a una, alejándolas del crucero que se hundía.

Sólo quedaba a bordo el capitán Bonzo o eso creía él (ver nota aparte), y más de sesenta balsas con sus techos anaranjados rodeaban al buque herido como rindiéndole un último homenaje.

El viejo crucero se hundía lentamente, como si esperara que todos se alejaran de su lado, para no arrastrarlos en su caída.

"Quiero resaltar el comportamiento del buque, al esperar que lo abandonáramos antes de hundirse", dice no se sabe si en broma o en serio el marinero de 1a. sastre José Baldovino.

A las 17.01 mansamente, como si supiera decir adiós desapareció de la superficie el crucero argentino, una hora después de haber sido alcanzado por los torpedos del submarino de Su Majestad Británica (H.M.S.) "Conqueror"

Otro momento del naufragio. A la izquierda, se observa la proa seccionada por el segundo torpedo que disparara el submarino nuclear HMS Conqueror.

Según testimonio del Cap. Bonzo:

"El posterior rescate de los sobrevivientes, constituyó una hazaña de varios buques de la Armada, con apoyo de la Aviación Naval, que será ejemplo de solidaridad. Para sus tripulaciones es permanente nuestro homenaje".

Testimonio "Me quedo con usted, comandante"

El capitán Bonzo había ordenado a todos sus hombres que abandonaran el barco y se había quedado solo en una cubierta que escoraba rápidamente, cortando con un cuchillo la amarra de una balsa que había permanecido atada.

"Sobraban las balsas –dice ahora Bonzo–; teníamos suficiente para 1.400 hombres y éramos sólo 1.093, pero una más nunca iba a venir mal."

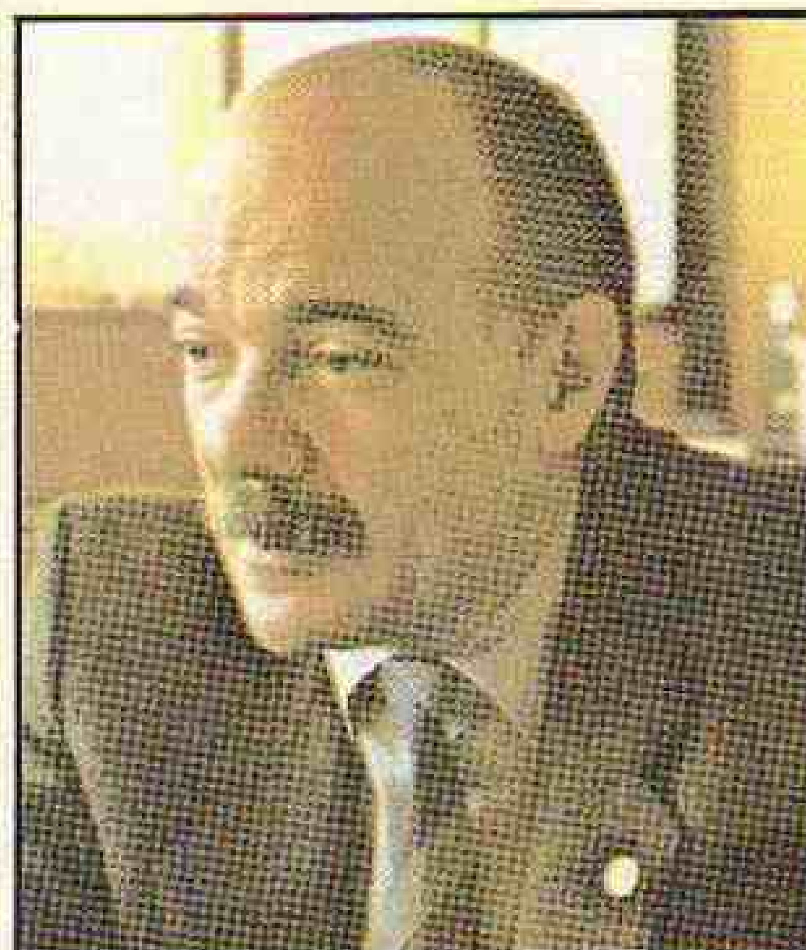
"Estaba solo, concentrado en mi tarea. De pronto escucho una voz que me dice muy cerca: "¡Vamos señor comandante!". Me doy vuelta y veo que era un suboficial segundo que se había quedado a bordo, a pesar de mi orden expresa en contrario". Era el suboficial segundo artillero Ramón Barrionuevo.

"¿Que hace suboficial?", le dice Bonzo: Me quedo con usted Comandante; si usted no se tira, yo tampoco."

Bonzo duda un instante, pero su emoción ante esta solidaridad elemental (y suprema) es tan grande, que deja de lado la autoridad y le dice a Barrionuevo: "Bueno, entonces ayúdame a cortar las amarras de este bote".

Los dos marinos terminaron su tarea en la cubierta solitaria barrida por las olas. Armaron luego una cuerda con pedazos de mantas y sábanas; la ataron; y se deslizaron por el casco ya casi volcado hacia el agua, el capitán de navío y el suboficial, uno después del otro, no sin antes persignarse.

Varias balsas los esperaban a unos diez metros al costado del buque, que no habían querido alejarse, aún a riesgo de ser absorbidas por el buque que ya tenía más de 45 grados de escora.


Capitán Héctor Elías Bonzo

La tripulación de las balsas habían seguido ansiosamente a las dos figuras solitarias en la cubierta del barco que se hundía. Y los alentaron con sus gritos cuando bajaban con su rudimentaria escala hacia el agua.

Uno de los conscriptos que estaban en las balsas cuenta ahora: "Los veíamos a los dos en la cubierta y pensábamos que se hundían con el buque. Gritábamos y aplaudíamos cuando lograron salvarse."

"De estos últimos momentos a bordo –dice el capitán Bonzo–, fue testigo también el Suboficial Segundo Artillero Ramón Barrionuevo. Era una casi sagrada adhesión, cambió su legítimo puesto de abandono en la balsa para acompañarme en una actitud a la que yo solo y únicamente estaba obligado."

Arriba: uno de los más valiosos recuerdos del crucero ARA General Belgrano es la madera con que está hecho el marco que encuadra su foto. Son tablas que pertenecieron a su cubierta original –hechas de árbol de teca– las que se reemplazaron cuando se lo alistaba, al comenzar la guerra de las Malvinas.

Documento

Cuatro botellas que nunca se abrieron



La tradición dice que cuando un buque recibe combustible de un petrolero, en navegación, corresponde "retribuir" con una gentileza. El 30 de abril de 1982, el tanque de YPF Puerto Rosales reabasteció al crucero General Belgrano que se encontraba en operaciones al este de la Isla de los Estados. Concluida la maniobra, el capitán Bonzo hizo enviar por la línea que todavía unía ambas naves, cuatro botellas de vino como obsequio al petrolero. Dos días después el Belgrano era hundido y esas botellas aún sin abrir pasaban a convertirse en un valioso recuerdo. Se conservan intactas en una vitrina del Puerto Rosales.

La historia de un buque

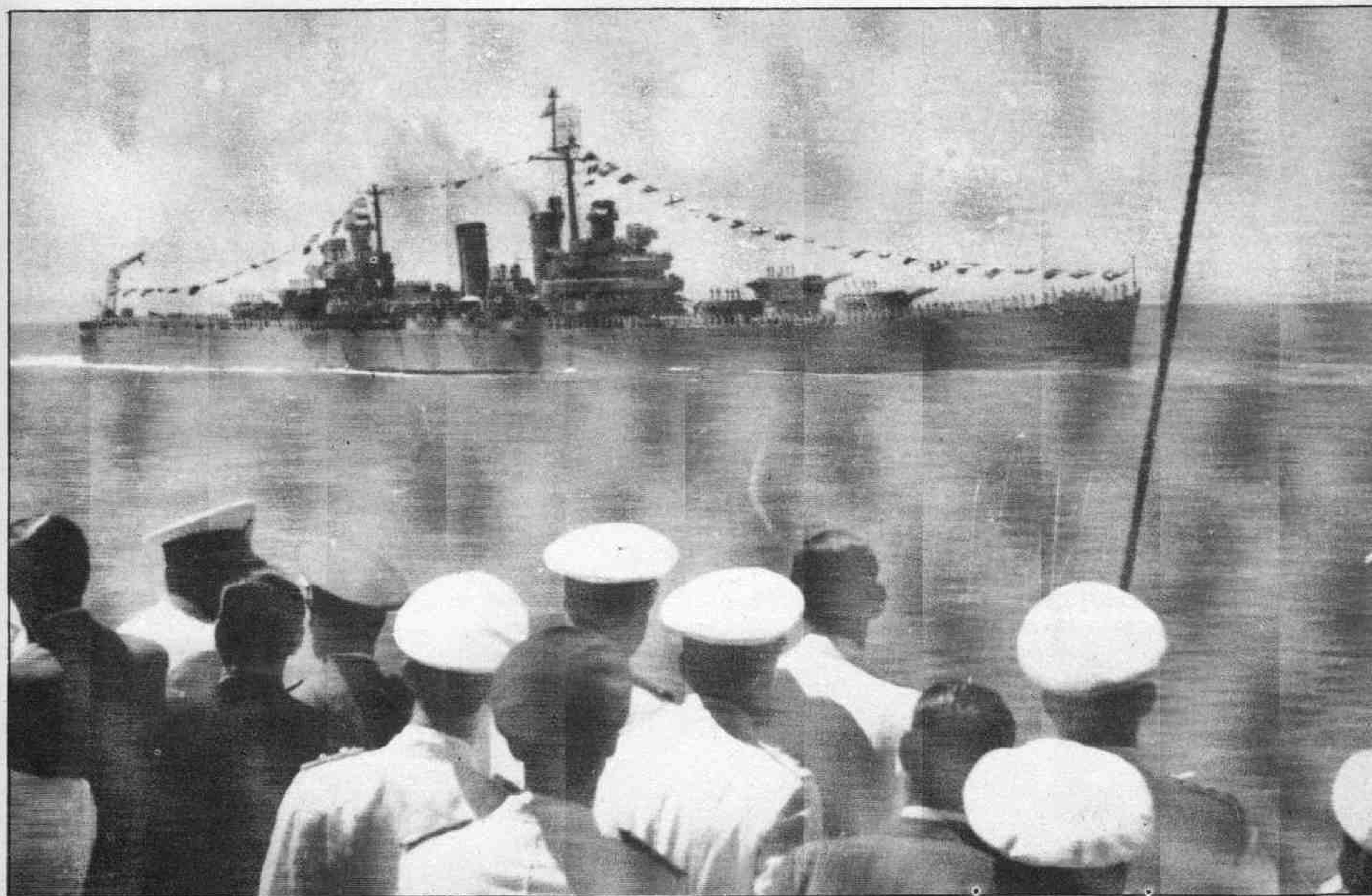
Por un extraño designio del destino, el Atlántico Sur estuvo ligado a la suerte del *ARA General Belgrano*, desde su botadura hasta su hundimiento durante la guerra de las Malvinas.

Bautizado *USS Phoenix*, ese crucero ligero de la clase *''Brooklin''* que desplazaba 10.800 toneladas, fue comisionado para servicio en la armada de los Estados Unidos en octubre de 1938 y el viaje inaugural efectuado al año siguiente hacia su apostadero en la base naval de Pearl Harbor, en las islas Hawaii, no se llevó a cabo por la ruta más corta del Canal de Panamá, sino por la del Cabo de Hornos. Como parte de esa primera travesía, el *Phoenix* visitó la Argentina. Como unidad de la Armada Argentina, y en esas mismas aguas del Atlántico Sur que surcara en aquel primer viaje, concluyó trágicamente su carrera.

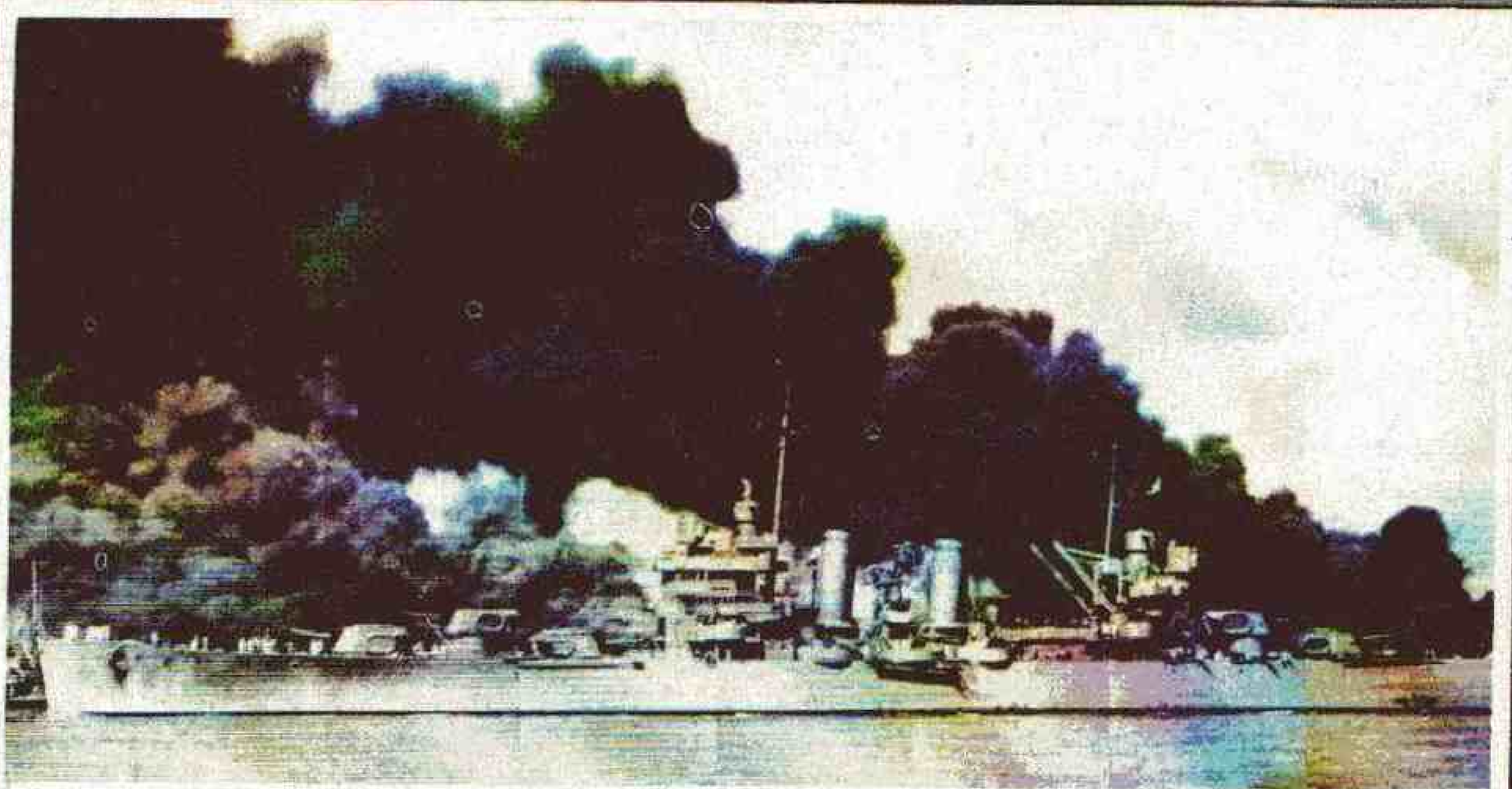
El *Phoenix* fue uno de los pocos buques que lograron escapar indemnes del bombardeo de Pearl Harbor, desatado por la flota japonesa al mando del almirante Isoroku Yamamoto en la soleada mañana del domingo 7 de diciembre de 1941, que precipitó la entrada de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Munidal. Logró deslizarse fuera del puerto y junto con otras unidades norteamericanas se lanzó a la caza de los portaviones japoneses que, a esa altura de los acontecimientos, ya estaban fuera de las posibilidades de alcance.


Fueron tiempos duros y amargos hasta la batalla de Midway, en la que pese a algunas reacciones posteriores, quedó sellada para siempre la suerte de la Marina Imperial japonesa. El crucero, durante un período de dos años, hasta diciembre de 1943, participó en la defensa de las Indias Holandesas, colaboró en la evacuación de Java y Sumatra y ofició de escolta para los convoyes que llevaban tropas y pertrechos hacia Australia, cuya desprotegida zona Norte era necesario fortificar ante la inminencia de un ataque e invasión japoneses, tras la triunfal marcha imperial a través de Malasia e Indonesia.

Luego, cuando comenzaron los ''saltos'' norteamericanos de atolón en atolón que llevaban a las páginas de los diarios nombres exóticos como Guadalcanal, Tarawa, Munda, Rendova, el *Phoenix* participó activamente en los desembarcos de tropas con su apoyo de artillería. En su historial se destacan nítidamente las operaciones en Nueva Bretaña, durante las cuales demolió con sus cañones a las defensas costeras.



Una fotografía tomada a comienzos de la década del cincuenta, cuando el ARA General Belgrano empezaba a revistar en la Flota de Mar argentina.


En Pearl Harbor, cuando era el ''Phoenix'' escapó de la destrucción



Cuatro décadas después, en 1982, naufragaba en el Atlántico Sur

Esos ataques iban sentando las bases para los desembarcos en Nueva Guinea en los cuales el crucero tuvo participacón descollante, tanto en las operaciones de apoyo como en los combates nocturnos contra unidads japonesas que trataban de infiltrarse para abastecer y reforzar a sus tropas, lo que no podían efectuar de día por la superioridad aérea y naval norteamericana.

Con Mac Arthur

En mayo de 1944, cuando las fuerzas del general Douglas Mac Arthur desembarcaron en Biak, silenció a las baterías costeras con su artillería después de que aquéllas hubieran castigado duramente a dos destroyers de escolta.

El *Phoenix* tuvo asimismo una distinguida participación en la liberación de las Filipinas: Actuó en la preparación de artillería previa a los desembarcos de octubre del mismo año en la cabecera de playa de Leyte y, de inmediato, incorporado a la Fuerza de Tareas al mando del almirante Oldendorf, tomó parte activa en la batalla del Golfo de Leyte, en la que la Fuerza Naval del Sur japonesa fue literalmente aniquilada. El *Phoenix*, en esa batalla naval, logró inmovilizar al acorazado nipón *Fuso* con su cuarta andanada de encuadre y lo hundió tras 27 minutos de cañoneo, con su artillería gruesa.

Durante los meses de noviembre y diciembre soportó varios ataques de bombarderos en picada y torpederos y fue objeto de incursiones de los pilotos kamikaze japoneses y de submarinos, logrando emerger sin daños de todos y habiendo abatido a varios aviones enemigos, entre ellos dos kamikaze.

Los historiadores navales norteamericanos registraron asimismo el nombre del crucero en acciones que perdurarán en los anales de la Marina: Bataan, Corregidor, Balikpapan, en los que ganó nueve estrellas de combate.

En la Argentina

En abril de 1951, el gobierno del general Juan Domingo Perón adquirió el crucero para la Armada Argentina, rebautizándolo *17 de Octubre*. Durante la lucha que precedió a la caída de Perón, en 1955, ese nombre fue cambiado por el de uno de los más preclaros próceres de la Argentina, y se lo denominó *General Belgrano*.

En 1982, el *Belgrano* debía ser retirado del servicio y destinado a museo naval flotante, tal como su gemelo *9 de Julio* lo había sido tres años antes. La guerra del Atlántico Sur alteró totalmente esos planes.

En realidad, el *Belgrano* había sido destacado al Atlántico Sur en abril de ese año –zarpó de su apostadero de Ushuaia el día 26– con el fin de detectar cualquier intento británico de llevar unidades navales del Pacífico al Atlántico rodeando el Cabo de Hornos, o bien llegando por el sureste hacia los archipiélagos australes. Su comandante tenía prohibición estricta de penetrar en la Zona de Exclusión establecida por los británicos.

El crucero, salvo su respetable artillería gruesa de 6 pulgadas, sólo disponía de misiles superficie-aire *Sea Cat*, de un alcance máximo de dos millas y media (unos 4.600 metros), lo cual equivale a decir que una simple fragata equipada con proyectiles Exocet podía hacer blanco en él desde 20 millas de distancia, (37 km apr.) contra sólo 13 millas (25 km apr.) de alcance de los cañones del *Belgrano*.

Además de la detección e intercepción eventual de cualquier fuerza británica que intentara atacar los puertos de la Patagonia o a Ushuaia desde el Noreste, o por la vía del Cabo de Hornos, la presencia del crucero en el Sur tenía asimismo por objeto disuadir cualquier clase de posible aventurerismo oportunista por parte de unidades navales chilenas.

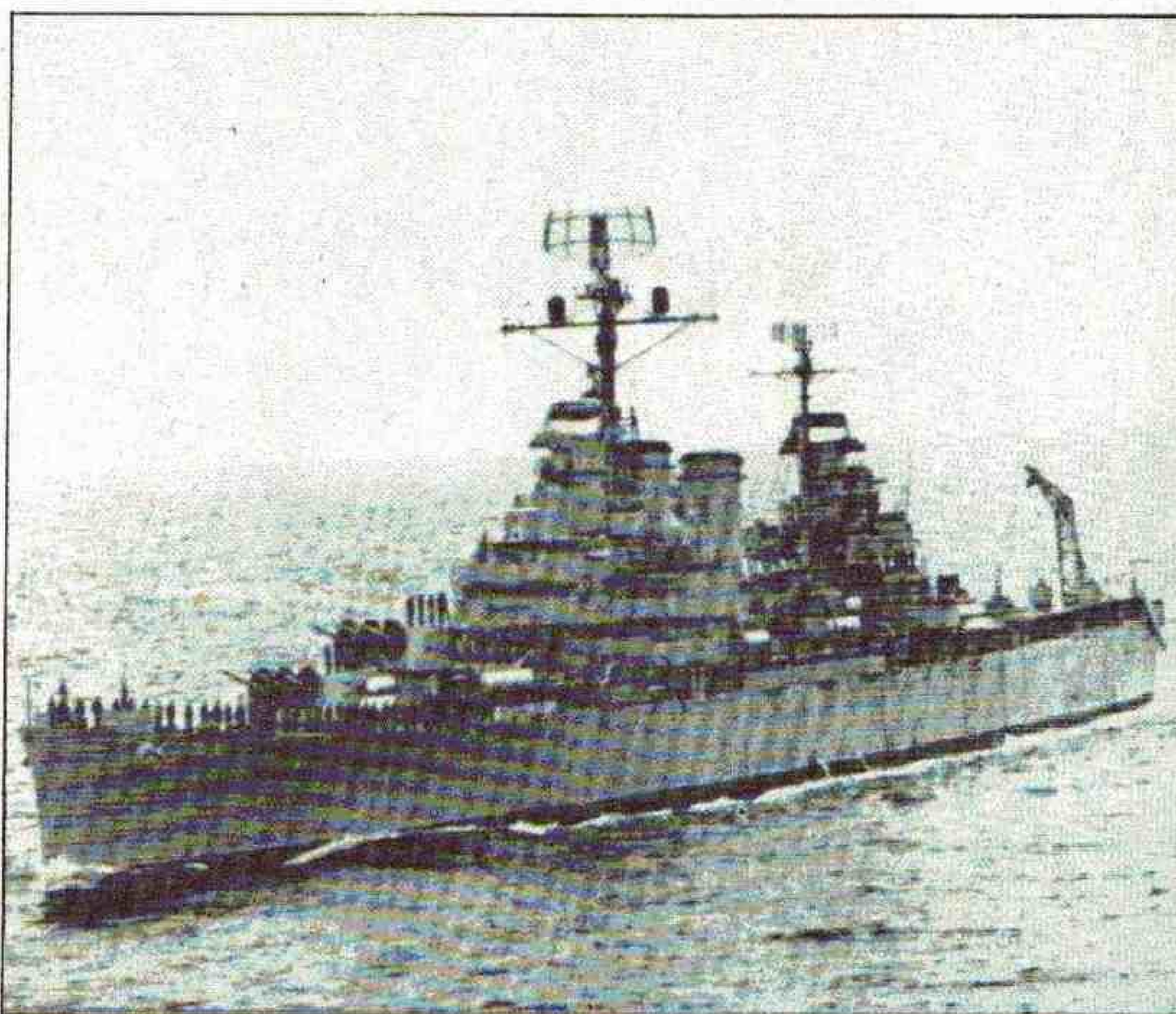

The New York Times

BRITISH TASK FORCE STARTS PATROLLING ARGENTINA'S COAST

...agan's Cutoffs Aid Questioned

Buenos Aires Says It Is Resupplying Troops by Air

La foto del hundimiento del Belgrano hizo tapa del New York Times en aquellos días de mayo de 1982 en que la guerra de las Malvinas hacía los titulares en todos los diarios del mundo.



Sucesivas modernizaciones, habían cambiado bastante el perfil del viejo crucero, veterano de Pearl Harbor y las grandes batallas del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.

Náufragos en la noche del Atlántico Sur

No había hambre ni sed, pero sí miedo. Las olas caían gigantescas sobre los techos de las balsas y parecían hundirlas para siempre a cada minuto. Pero hubo orden, disciplina y también solidaridad. Al día siguiente llegó el rescate. "Muchachos, –dijo Bonzo al ver otros náufragos salvados–: ¡cuánto me alegro de verlos aquí!" La respuesta fue un grito, después otro, después todos: "¡Viva la Patria!"; "¡viva el "Belgrano"!; "¡abajo los ingleses!"

Una balsa del Belgrano en medio del Atlántico Sur. El rescate de tantos hombres fue una de las grandes proezas de la guerra.



Una hora después de haber sido torpedeado el crucero *"General Belgrano"* se hundía para siempre en las aguas del Atlántico Sur, mientras más de sesenta balsas de techo anaranjado se alejaban llevando a los exhaustos sobrevivientes.

Una vez desaparecido el barco, el viento comenzó a soplar cada vez más intensamente, hasta llegar a unos 120 kilómetros por hora, poco después, levantando olas de hasta 6 metros de altura. La temperatura empezó a bajar mientras la noche caía y llegó rápidamente a los 10 grados bajo cero.

Las balsas estaban unidas por cables de nylon, pero pronto el oleaje fue demasiado fuerte y la integridad de las embarcaciones estuvo en peligro: hubo que cortar los amarres.

Cada balsa quedó librada a sí misma y a la violencia de las olas, sin ningún contacto con las otras en la cerrada noche antártica, convertida en un pequeño mundo aislado y enfrentado al destino.

"Antes de saltar al agua, me paré en la quilla del rolido, la que normalmente está allá abajo, en lo profundo del casco. Estaba a un metro del agua, no más. Nadé diez, quince, dieciocho metros, no lo sé, sin sentir nada, simplemente tenía que nadar. Llegué a una de las balsas que me esperaban: me apoyé, traté de levantarme, pero no pude: estaba totalmente desfallecido y no me había dado cuenta", relata ahora el capitán Héctor Bonzo.

Diez brazos solidarios levantaron a su capitán de las aguas heladas, llevándolo a la seguridad (relativa) del interior de la balsa. "Allí me encontré al mando de 21 hombres; había perdido a mi buque y estaba confinado en esta pequeña balsa perdida en el océano", dice Bonzo.

Temperatura bajo cero

Pronto hubo orden en la balsa a la que había llegado Bonzo. El viento azotaba los cierres de las embarcaciones y adentro la temperatura comenzaba a bajar peligrosamente. Se establecieron guardias de ventanillas para mantenerlas estrictamente cerradas, pero no se podía aguantar más de quince minutos, aún con los gruesos guantes, sin helarse las manos.

Todos estaban sentados en círculos con sus espaldas afirmadas contra el techo de la balsa; y eran aplastados, una y otra vez, por las gigantescas olas que rompían sobre ellos. Algunos cantaban, otros rezaban en voz alta: todos tenían miedo.

La sed y el hambre habían desaparecido, absorbidos por preocupaciones mayores. Alguno que otro, a lo sumo, chupaba un caramelo de glucosa.

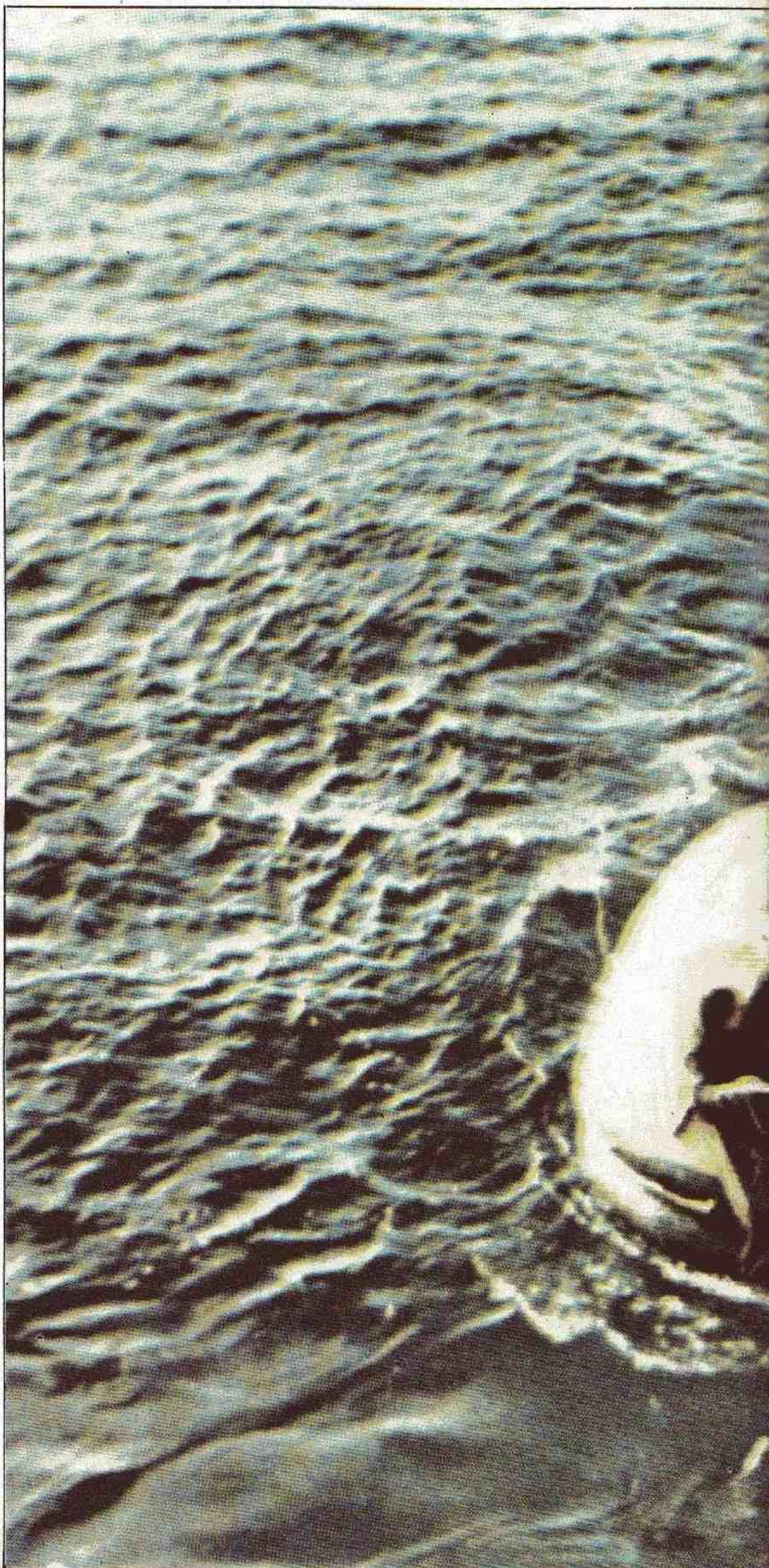
Había que achicar el agua, además, que el temporal empujaba inevitablemente por los menores resquicios.

Una bolsa de orina sirvió para calentar a los heridos y a los desfallecientes, convertido en un calefactor singular, aunque eficiente.

En la noche antártica y en un mar embravecido, un grupo de argentinos tejía un lazo de solidaridad práctica y efectiva, mostrando la grandeza que, en medio de sus horrores, suele surgir en la guerra.

A las 13 horas del día 3 de mayo, escucharon en la balsa un sonido distinto de los usuales. Desataron rápidamente las lonetas y vieron muy cerca (o mejor sintieron), un avión naval Neptune de la Armada argentina que los estaba buscando.

Los vítores y los gritos de los tripulantes no eran oídos por el avión, pero sirvieron para expresar la





En esta página: un documento del rescate de los náufragos del Belgrano.
Página 478: arriba: a bordo del ARA Bahía Paraíso, los hombres salvados del mar recibían ropa seca y comida caliente. En la foto de abajo; la sala de terapia intensiva del buque hospital, donde se atendían los casos más graves.

emoción de sentir el rescate cerca y fin, quizás, de un inolvidable calvario.

Llega el rescate

El primer buque argentino llegó hasta el grupo de balsas a las 16 horas, luego otro y otro más: eran los destructores *Piedrabuena* y *Bouchard* y el aviso *Gurruchaga*, que comenzaron de inmediato las maniobras de rescate.

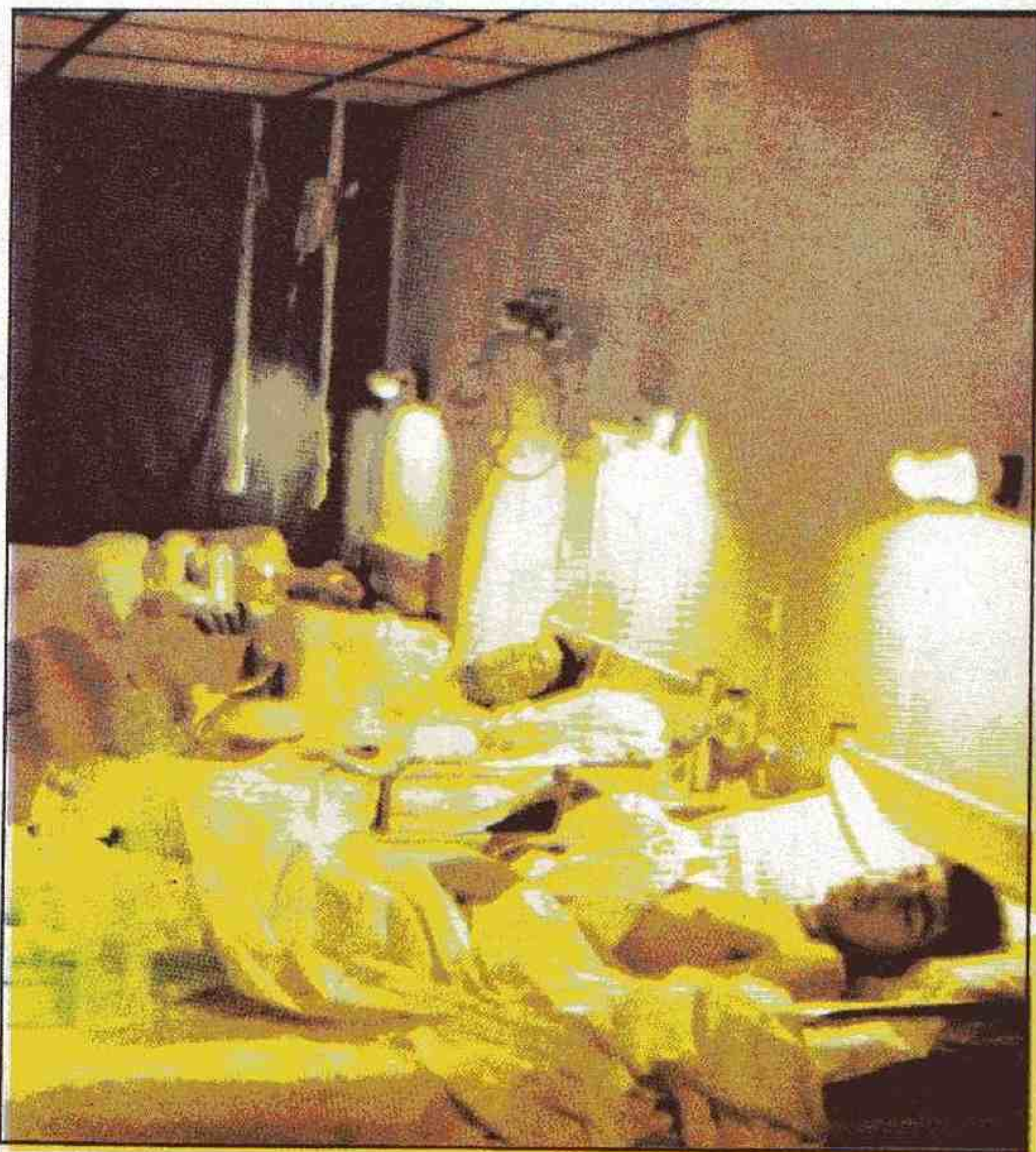
¿Y el submarino británico? Si había hundido un crucero, ¿por qué no había de hacerlo con un par de buques argentinos más? La solidaridad y el deber naval se impusieron sobre los temores; y el rescate continuó.

Uno a uno fueron izados los tripulantes del *Belgrano* en medio del temporal: los heridos primeros, los oficiales últimos.

Las balsas subían empujadas por las olas, y los barcos de rescate también; pero no al mismo ritmo. Un error de sincronización, y 20 hombres podían ser aplastados por un buque. Nada sucedió. La pericia y la suerte decidieron colaborar; y el rescate se desarrolló exitosamente. El último en abandonar la balsa fue el capitán Bonzo. Una vez en cubierta sus piernas le fallaron y cayó. Se levantó de inmediato cuando le dijeron que había más sobrevivientes del *Belgrano* en la enfermería.

Entró en la sala y se hizo un silencio: muchos rostros adolescentes se clavaron en él; había heridos, quemados, mutilados.

Bonzo, sin ninguna elocuencia, les dijo: "¡Muchachos, cuánto me alegro de verlos aquí!" La respuesta fue un grito y luego otro y otro: "¡viva la Patria!"; "¡viva el *Belgrano*!"; "¡abajo los ingleses, carajo!"







Documento

La balsa autoinflable: elemento esencial

Cuando ocurrió el torpedeamiento del crucero ARA General Belgrano, las balsas salvavidas con que contaba este buque fueron la única posibilidad de supervivencia para los náufragos argentinos. El modelo de esta balsa autoinflable, disponible en los buques de la Armada, sufrió, desde la guerra de las Malvinas, algunas modificaciones dictadas por la experiencia.

Básicamente, la balsa consiste en dos colchonetas inflables superpuestas, con un techo, actualmente también inflable, sostenido por tubos que forman la estructura, fabricados con el mismo material elástico que el piso. En los buques de guerra, la cantidad de balsas a bordo supera en un 40% a la tripulación, a la que se instruye permanentemente sobre su uso tanto en clases teóricas como durante los zafarranchos, en que se simula el abandono del buque.

Las balsas están colocadas en las bandas del buque, para favorecer su caída libre al mar. Se mantienen desinfladas y plegadas dentro de una cápsula de plástico que se abre al medio por la presión del autoinflado que se produce cuando cae al mar. El autoinflado tiene un mecanismo de acción muy simple, que consiste en un cabo más corto que la distancia entre la cubierta y la línea de flotación. Cuando la cápsula es arrojada al mar, el cabo se tensa y libera el contenido del botellón de aire comprimido que inflará la balsa. En el caso de que el hundimiento se produzca antes de que las balsas sean desenganchadas y botadas, la tendencia a flotar de la cápsula obligará al gancho que libera el aire a zafarse y a liberar el botellón. Así, los náufragos que por confusión o escazés de tiempo no hubieren alcanzado una balsa, encontrarán una posibilidad de salvación, aún luego de haberse hundido su barco.

Todas las balsas están numeradas para simplificar las tareas de salvamento. Además, tienen una luz en el techo y dos interiores, una antena reflectora de radar y, para reducir al mínimo la incidencia del viento sobre la masa de la balsa, están provistas de un ancla de capa y de botellones de deriva. Estos elementos mantienen a la balsa en la dirección de las corrientes, lo que facilita la búsqueda.

Entre otros elementos, cada balsa cuenta con equipos de pesca, un par de remos (luego de Malvinas, se adoptó un modelo más largo o recubierto con neoprene), un completo botiquín (también sufrió modificaciones tales como su envoltura plástica en varios envases estancos), tarjetas explicativas del uso correcto de los elementos de a bordo –plastificadas en los nuevos modelos–, una linterna estanca, golosinas ricas en glucosa, agua envasada, bengalas, etc.

La experiencia en el abandono de crucero ARA Belgrano sirvió para el mejoramiento del modelo de este tipo de balsa. Varios prototipos fueron probados y algunas modificaciones introducidas: el techo y el piso se volvieron inflables, la puerta fue transformada, fueron mejorados algunos implementos, etc. También influenció en los métodos de instrucción en los simulacros de abandono que se realizan periódicamente a bordo de los buques. Los errores más comunes –arrojarse al mar por la desesperación, lanzarse parado sobre la balsa, la deficiente o incorrecta ocupación de la misma (lo que la vuelve inestable)– son mostrados varias veces durante las clases teóricas.

Otro elemento con que cuenta cada náufrago, independientemente de lo que hay en la balsa, es un cinturón con tres bolsillos de gran capacidad, que contienen un salvavidas autoinflable, un tubo fluorescente para señales, un silbato, una linterna pequeña, una navaja marinera, caramelos y entre otras cosas un encendedor a gas.



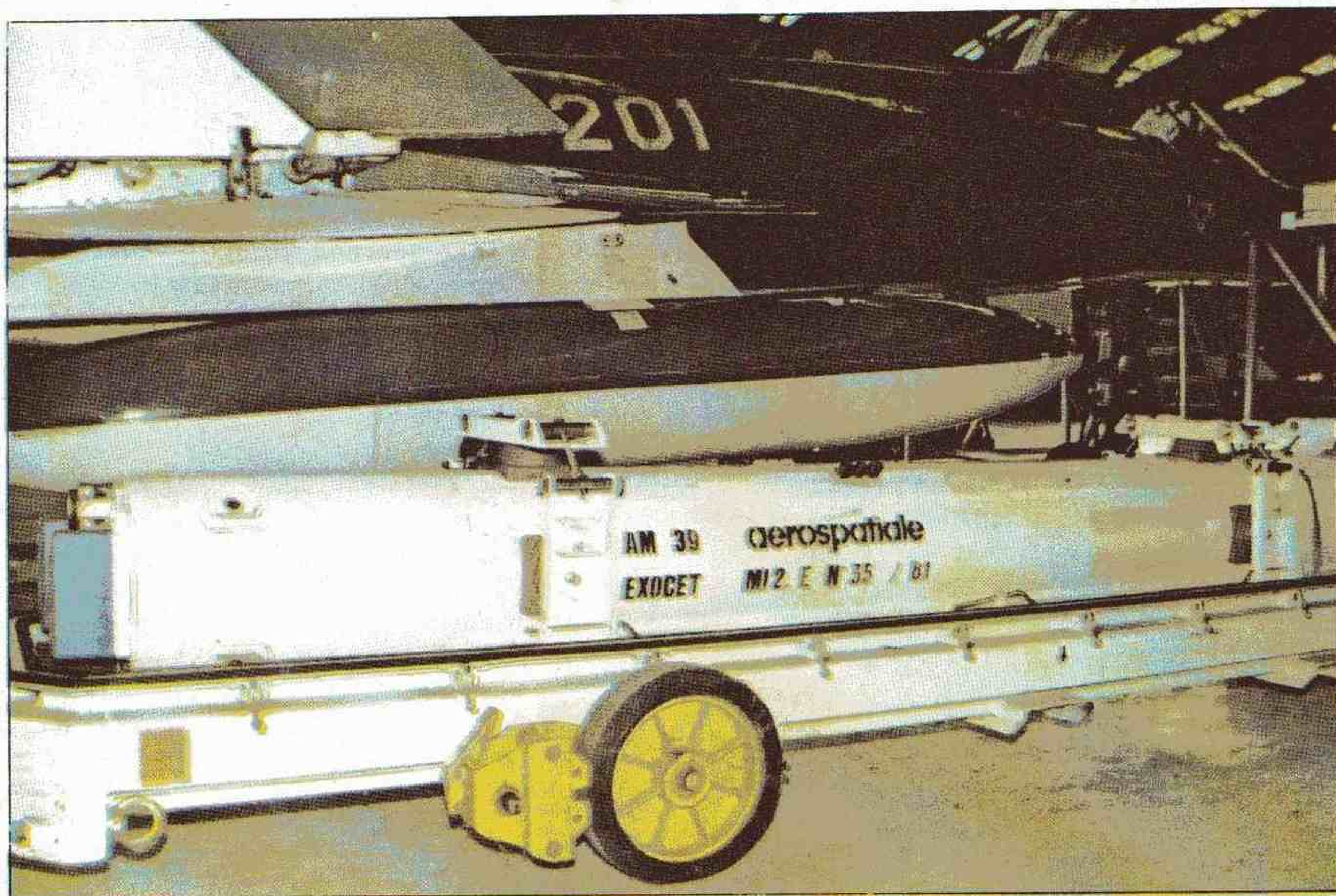
El nuevo modelo de chaleco salvavidas, con elementos de supervivencia.


APOSTADERO
MALVINAS

Cómo fue detectado y hundido el Sheffield

El hundimiento del *"Sheffield"* por la Aviación Naval argentina, además de la pérdida que significó para la Task Force británica, se anotó como un hecho inédito en la historia de la guerra en el mar. Es que el destructor misilístico Clase 42 de la Royal Navy, orgullo de la ingeniería naval británica, cayó víctima de un sistema de armas novedoso que por primera vez se usaba en combate real. El misil Exocet así empleado pasaría a inscribirse en los anales bélicos como una amenaza mortal para cualquier flota.





Eran las 11.04 del 4 de mayo de 1982 y el destructor británico *Sheffield* navegaba en las afueras de las islas Malvinas. A bordo, el oficial de guardia escudriñaba el horizonte para comprobar si un contacto de radar que instantes antes había obtenido la Central de Operaciones del buque podía ser un avión atacante. De pronto a lo lejos, hacia proa por estribor, percibió una pequeña nube de humo y no acertó a reconocer de qué se trataba; no era extraño: ni él ni ningún ser humano antes había visto nunca un misil Exocet aproximándose de frente a velocidad supersónica.

A una milla de distancia lo identificó, pero ya era tarde: cuatro segundos después el misil penetró por la banda de estribor, a pocos metros por encima de la línea de flotación y en el centro del buque, barriendo todo por delante hasta la Central de Operaciones y la sala de máquinas, dónde explotó con fuerza devastadora, originando multiples incendios que se propagaron por todo el navío. Cuatro horas más tarde, rindiéndose a la evidencia, el capitán ordenó abandonar el buque, que después acabaría sus días en el fondo del Atlántico Sur.

Lo que había ocurrido en esa mañana del 4 de mayo de 1982 era algo nuevo en la larga historia de la guerra en el mar: un avión de ataque Super Etendard de la Aviación Naval Argentina, utilizando un misil aire-superficie Exocet de fabricación francesa había impactado un buque de guerra: el destructor *Sheffield* de la Armada británica.

Era el momento más álgido de la guerra de las Malvinas: dos días antes había sido hundido por un submarino nuclear británico el Crucero ARA *Belgrano*, sufriendo los argentinos más de 300 bajas, y también había sido atacado por la aviación inglesa el Aviso ARA *Sobral*. Y en ese momento fue acabado el *Sheffield*, levantando notablemente la moral de las fuerzas argentinas en los combates del Atlántico Sur.

¿Pero qué fue estríctamente el hundimiento del *Sheffield*? Ante todo un éxito técnico, una muestra de adiestramiento y precisión: una operación aérea naval de perfil clásico, en la que un avión exlorador, luego de detectar un blanco importante, mantiene contacto con él, mientras permanece oculto, guiando luego a los aviones de ataque que se encargarán de su destrucción.

El día 4 de mayo, a las 5 de la mañana, un avión explorador argentino Neptuno, recorría el mar alrededor de las Malvinas en la busca de naves británicas. A las 7.00 su radar detectó un eco a 90 millas de distancia, a unas 100 millas al sur de Puerto Argentino precisando que se trataba de un buque enemigo, probablemente un Destructor Tipo 42.
Desde Río Grande, el comando de la Aviación Naval argentina ordenó alistar de inmediato dos aviones Super Etendard con misiles Exocet para atacar. El explorador Neptuno, en tanto, actualizaba la posición de la nave británica y señalaba que los blancos eran tres: uno grande y dos medianos.

A las 9.45 despegaron los Super Etendard, reuniéndose a 150 millas de Río Grande y a 15.000 pies de altura con un avión tanque KC 130 de la Fuerza Aérea Argentina para recargar combustibles. Luego, absolutamente solos y sin ningún tipo de escolta, iniciaron el ataque final.

Volaban a ras del mar para evitar el radar enemigo, en medio de bancos de niebla y con visibilidad muy escasa.

Página 481: Las últimas sombras de la tarde recortan la figura del SUE 05 en una pista del sur. La máquina es alistada para la próxima misión.
Arriba: un letal misil Exocet, sobre su carro de transporte, a punto de ser enganchado bajo el ala de estribor de un Super Etendard.



Rumbo al blanco, con el misil Exocet bajo un ala y un tanque suplementario de combustible bajo la otra, el Super Etendard de la Aviación Naval Argentina avanza sobre el Atlántico Sur.

buscando sorprender al adversario.

A las 10.30 el explorador Neptuno transmitió por última vez la situación exacta de los blancos, uno grande y tres medianos, y se hallaban a 115 millas de los Super Etendard.

Los pilotos argentinos eligieron el blanco grande, incorporaron todos los datos a la computadora de su sistema de ataque (UAT), y hallándose a 25 millas de su objetivo lanzaron sus misiles Exocet: eran las 11.04 del 4 de mayo de 1982.

De inmediato, mientras los Super Etendard giraban hacia su base en Río Grande donde aterrizaron sin novedad a las 12.04 los Exocet comenzaron a desplazarse hacia el *Shefield* a 1000 kilómetros por hora y a dos metros sobre el mar, levantando en el camino una pequeña, casi imperceptible, columna de humo.

Súper Etendard: adiestramiento en la acción

Los pilotos de la aviación naval argentina sólo habían realizado en Francia el adiestramiento básico de los Super Etendard (45 horas de vuelo), faltándoles un año, aproximadamente, antes de dominar, con la ayuda de técnicos franceses, las enormes posibilidades que ofrece esta máquina de guerra.

No hubo tiempo para aprender la técnica completa del Super Etendard: la guerra llegó antes.

El 31 de marzo de 1982 el Comando de Aviación Naval dispuso que la escuadrilla de Super Etendard abandonara su adiestramiento normal y se concentrara en lo esencial: el sistema aire-superficie de ataque: el misil Exocet.

Los pilotos argentinos, sabiendo que se trataba de la guerra contra el enemigo británico, se lanzaron a un ritmo frenético de adiestramiento aprovechando todas las horas de luz.

En 15 días, la mitad del tiempo previsto, estaban listos para la acción.

Tenían cuatro aviones (el quinto fue desguazado para utilizar sus repuestos), y cinco misiles Exocet. Y el 19 de abril se trasladaron a la Base Aeronaval de Río Grande, en Tierra del Fuego, preparándose para combatir. Pronto llegaría el hundimiento del *Sheffield*, y un nuevo comienzo en la historia del combate naval.

Un dato curioso respecto de la Aviación Naval Argentina: lanzó cinco misiles Exocet contra la Flota británica en la Guerra del Atlántico Sur y obtuvo un 100 por ciento de efectividad: dos buques hundidos y uno averiado. Y no perdió ninguno de sus aviones Super Etendard y ninguno fue averiado, convirtiéndose en pionera de una técnica inédita en la historia de la guerra naval, utilizando un sistema de armas Super Etendard-Misil Exocet, armado y puesto en condiciones por técnicos argentinos sobre la marcha y contra las previsiones de los especialistas franceses e ingleses.

¿Cuál fue el resultado del hundimiento del *Sheffield* por la aviación naval argentina? Todo el dispositivo naval británico se alteró sustancialmente, obligándolos a mantener a sus portaviones mucho más al este, asignándoles más buques para proveerlos de una cortina antiaérea más efectiva, utilizando helicópteros para obtener una alarma más temprana, lo que en esa histórica mañana del 4 de mayo de 1982 y frente a los pilotos argentinos no había ocurrido.

Testimonio

Así se cumplió la misión



El hundimiento del destructor británico H.M.S "Sheffield" por el misil Exocet disparado desde un avión Super Etendard de la Armada Argentina, es considerado actualmente como un hito en la historia de la guerra moderna. Fue también uno de los puntos culminantes de la lucha por Malvinas en la que a pesar del desnivel de fuerzas en su contra, los argentinos asestaron golpes durísimos al enemigo. Es el testimonio del propio comandante de la 2a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, capitán de fragata Jorge Luis Colombo, unidad que cumplió esa misión, el que nos ilustra sobre sus detalles.

El ataque al destructor H.M.S. "Sheffield" fue concretado el martes 4 de mayo de 1982. Iba a ser el único ataque efectuado de acuerdo con las planificaciones iniciales, considerada desde el punto de vista de la Exploración Anti-superficie previa al ataque, para dar una posición inicial del objetivo y su constitución y teniendo en cuenta también que era deseable que el mismo explorador se mantuviese en contacto luego para actualizar la posición justo antes del ataque.

Con la posición inicial del enemigo a unas 100 millas al sur de Puerto Argentino y aproximadamente 380 millas de la Base Aeronaval Río Grande, el Comando de la Aviación Naval ordenó la salida para las 09.45 hs. Despegaron dos aviones con un misil cada uno, para atacar al enemigo en una posición que había sido actualizada a 09.15 hs. por el avión Neptune explorador de la Armada. Tripulaban los dos Super Etendard el capitán de corbeta Augusto César Bedacarratz y el teniente de fragata Armando Raúl Mayora, portando cada uno bajo el ala de estribor, un misil Exocet MM-39. A las 10.04 hs. se efectuó la reunión con el avión tanque, y luego de recibir combustible y estando ahora a unas 250 millas del blanco, comenzó la fase final del ataque.

A las 10.30 hs. de la mañana, y en medio de condiciones meteorológicas realmente malas debido a los chubascos y bancos de nieblas comunes en esta época del año en esas latitudes, lo que hacía disminuir la visibilidad a 1.000 metros y el techo a 500 pies (150 metros) los aviones recibieron la posición actualizada del blanco a atacar por el Neptune explorador. Los blancos se encontraban a 115 millas náuticas de esa posición de los aviones, y eran dos buques medianos y uno grande.

A las 11.04 hs. lanzaron simultáneamente los dos aviones sus dos misiles Exocet. En sus pantallas radar habían tenido los blancos, y efectuando el procedimiento practicado tantas veces antes, habían llegado a lanzar sin ser detectados por el enemigo, en óptimas condiciones y a una distancia que aseguraba con un amplio margen el impacto en el blanco. No habían registrado ningún tipo de interferencia electrónica, lo que indicaba una sorpresa total. (Ver fascículo 7 de "La Guerra de las Malvinas", versión británica).

Luego del lanzamiento invirtieron su rumbo y a máxima velocidad y siempre en vuelo rasante, se alejaron sin ser molestados. Otra prueba concluyente que la discreción tantas veces analizada y obstinadamente buscada había rendido sus frutos. Aterrizaron sin novedad a las 12.10 horas.

Fue una operación eficiente, ejecutada en forma totalmente impecable por profesionales. El binomio avión explorador-avión de ataque demostraba así su contundencia, em-





De izquierda a derecha: Teniente de Fragata Rodríguez, Capitán de Corbeta Curilovic, Capitán de Fragata Colombo (comandante de la escuadrilla), Capitán de Corbeta Agotegaray, Teniente de navío Francisco, Capitán de Corbeta Bedacarratz y Teniente de Navío Colavino. Todos pilotos de Super Etendard, pertenecientes a la 2a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, que participaron de las operaciones durante la guerra de las Malvinas.
Atrás de ellos, el 02, aparato que tomó parte en los ataques al HMS "Sheffield" –hundido– y al HMS "Invincible" –averiado–.
En círculo, el distintivo de la escuadrilla al que los pilotos cariñosamente llaman "la lora", aunque en realidad representa a un gavilán armado con un garrote.

pleando un medio totalmente nuevo en la guerra en el mar.

En las propias palabras del capitán Colombo: *"La Aviación Naval de la Armada Argentina se convertía así en pionera de estas nuevas técnicas, nunca antes utilizada por país alguno. El día martes 4 de mayo de 1982 a las 11.04 de la mañana, luchando por una causa noble y en un rincón perdido del Atlántico Sur, abríamos a los ojos del mundo un nuevo capítulo en la doctrina de las operaciones aeronavales de todas las marinas modernas de Occidente. Que nadie lo dude."*

Fue mencionado antes que el ataque al HMS "Sheffield" iba a ser el único según las previsiones iniciales. Esto resultó así porque a mediados del mes de mayo, y antes de poder concretar otro ataque, los aviones Neptune quedaron sin servicio. Habían volado cientos de horas de vuelo explorando antes del dos de abril, y continuando su trabajo eficiente y silencioso sin pausas a partir de ese momento, habían llegado al límite de resistencia de su material, especialmente de sus radares y equipos contramedidas electrónicas. La vejez de sus equipos no había soportado un uso tan intensivo, pese a los esfuerzos denodados del Comandante de la Escuadrilla y de su personal.

Dio así comienzo a un trabajo notable por lo paciente y minucioso, uno de los tantos episodios de esta guerra poco conocido como muchos otros, producto del ingenio desplegado por un grupo de Jefes y Oficiales de la Armada destacado en la Central de Operaciones en Puerto Argentino. Fue también una consecuencia de la necesidad. Con el correr de los días, esa tarea permitiría concretar los dos últimos ataques de los aviones Super Etendard.

La imperiosa necesidad de obtener las posiciones en el mar del enemigo, y la ausencia de exploración aérea, llevó a que el almirante a cargo de las operaciones de la Armada en las Islas Malvinas, diera la orden de hacer el análisis de todos los puntos de aparición en las pantallas radar de los raids de aviones Harrier enemigos. Esas posiciones, junto con aquellas que daban lugar a la desaparición del eco en algún lugar del mar, y obtenidas a través del radar instalado en Puerto Argentino, fueron piloteadas minuto a minuto, segundo a segundo, día y noche en forma ininterrumpida. Necesariamente el avión que aparecía en las pantallas radar, aproximándose desde el mar, no podía estar muy lejos el buque desde el cual había despegado. Lo mismo sucedía cuando, luego de haber cumplido el avión Harrier su misión, regresaba a su portaaviones.

De esta manera se obtuvieron las posiciones que permitieron los ataques posteriores. Transmitidas al continente, al Comando de la Aviación Naval, se planificaron los ataques de los días 25 y 30 de mayo. Estas dos misiones fueron concebidas y planificadas en forma prácticamente similar y en ellas tenían vital importancia no sólo la posición del blanco, sino la determinación del sector de aproximación más adecuado que permitiera obviar los inconvenientes de la falta de información de superficie. Todo estaba indudablemente condicionado a los perfiles de aproximación calculados para la utilización óptima del avión y su sistema de navegación y ataque. Así los Super Etendard, sin exploración de superficie, pudieron hundir al "Atlantic Conveyor" y averiar al portaaviones HMS "Invencible".

LA NACION

Londres reconoció el hundimiento del poderoso destructor Sheffield

Los diarios del miércoles 5 de mayo de 1982 tenían como título principal el hundimiento del Sheffield. Por primera vez el público sabría de la combinación avión Super Etendard (SUE) y misil Exocet.

Héroes anónimos de todas las horas fueron los mecánicos y los armeros, que permitían volar y combatir los pilotos. A la izquierda, el suboficial mayor Eduardo Candia, jefe de mecánicos de los SUE.





AMD - BA Super Etendard

Habiendo sido, en abril de 1963, la primera formación operacional de la Aeronáutica Naval de Francia equipada con los *Etendard-IV-M* —ya que la 15F era todavía en esa época una unidad de entrenamiento— la Flotilla 11F fue, una vez más, elegida para poner en actividad, después de 15 años, la primera y más reciente de las aeronaves de combate de la Marina Nacional.

Arribado a la Flotilla el 4 de setiembre de 1978, al mismo tiempo que el primer *Super-Etendard*, el capitán de corbeta Maurice Argouse —quien había seguido anteriormente todos los ensayos del aparato en el Campo de Entrenamiento de Vuelo (CEV) de Istres— pasó a ser el nuevo "pashá" de la 11F, sucediendo asimismo al capitán de corbeta Desjeux, último comandante de la Flotilla cuando estaba equipada con los *Etendard-IV-M*.

El origen de un gran avión

Siendo el piloto aeronaval más experimentado sobre el nuevo tipo de caza embarcado, el capitán Argouse aplicó toda su aptitud y celeridad a la adaptación de los pilotos de la Flotilla a los *Super-Etendard*. Así fue que, con sólo cinco aviones disponibles, para fines de 1978 la 11F contaba ya con 600 horas de vuelo, resultado que testimoniaba las buenas cualidades de ese nuevo aparato, con el cual los pilotos concretaban numerosas salidas diarias.

Entre el 4 y el 12 de diciembre de ese año, los *Super-Etendard* de la 11F efectuaron su primera campaña en el mar a bordo del portaviones *Foch*, aguas afuera de Tolón y, como resultado de esa practica, diez pilotos calificaron para aterrizajes en cubierta.

En el plano técnico, los ensayos de localización en el mar por infrarrojo, del sistema inercial de navegación de los *Super-Etendard*, dieron resultados concluyentes a pesar del muy mal tiempo, que dificultaba las transmisiones.

En otro aspecto, los motores *SNECMA Atar 8K 50* demostraron ser sumamenteconfiables. Para los pilotos mayores, que habían sido testigos en su tiempo de los avatares repetidos de los primeros reactores *Atar 8C* de los *Etendard*, el buen funcionamiento de la nueva planta motriz de SNECMA contribuyó a disipar las últimas dudas que subsistían en algunos pilotos acerca de lo acertado de esa elección francesa.

A principios de 1979, se efectuó una serie de aterrizajes en el portaviones *Clemenceau*, del que fue radiado un número importante de aparatos para recibir a los *Super-Etendard*.

Hacia el mes de mayo, la Flotilla recibe y entrena a los pilotos de la 14F, en la que los *Crusader* iban a ser reemplazados, en poco tiempo más, por los *"Super"*. Paralelamente a la 11F y su personal se les iba a confiar la experimentación operacional del nuevo caza Dassault.

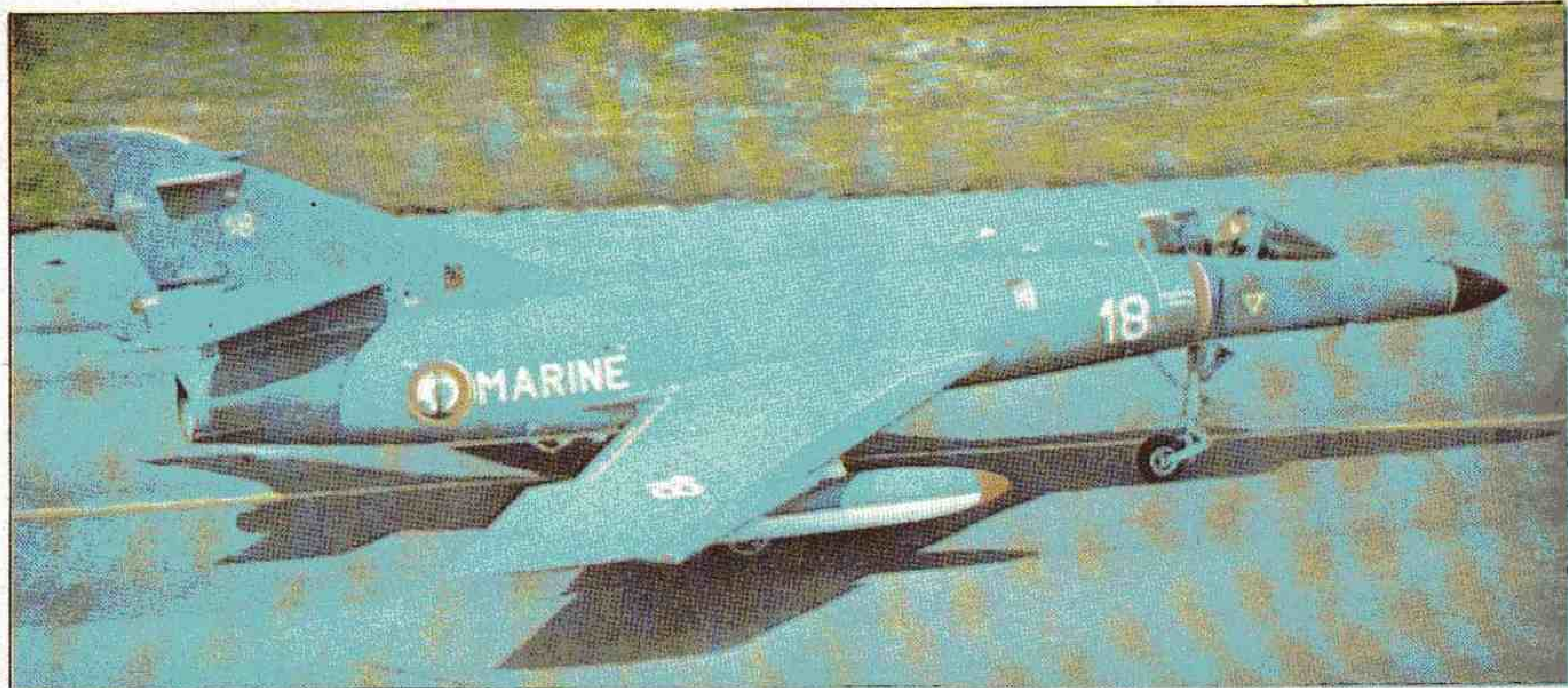
Pero, fue recién en setiembre que la flotilla vio completada su dotación normal de doce aviones, con los cuales iba a concluir el año de actividad mediante dos embarques sucesivos en el *Clemenceau*, que participó en las maniobras de los Aliados en el Mediterráneo y en el Atlántico.

Luego siguió la puesta a punto del nuevo sistema de armas del *Super-Etendard*. En marzo, los pilotos de la Flotilla ensayaron en vuelo el manejo de los misiles aire-aire *Magic*, de Matra, con los cuales en mayo efectuaron su primera campaña de tiro. Hacia fines de ese mismo mes, Feuilloy sucedió a Argouse como comandante de la 11F.

Un año antes, el 18 de abril de 1979, al ser confirmado como nuevo "pashá" de la Flotilla 14F, el capitán de corbeta Hebert —proveniente del CEV— había recibido en mano propia los destinos de la segunda formación designada para ser equipada con los *Super-Etendard*.

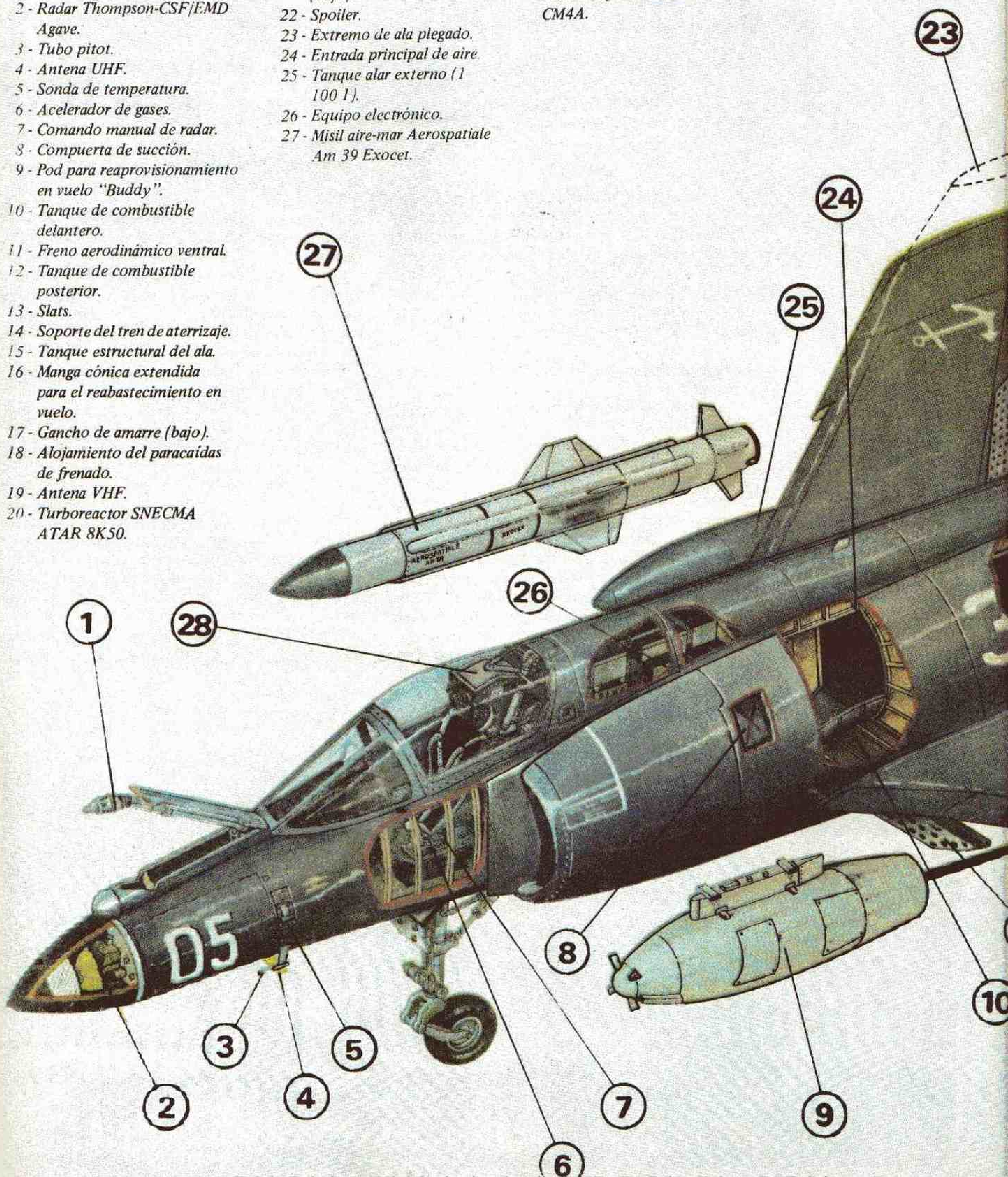
Formación de aparatos de caza de todo tiempo dotada de aparatos *F-SE (FN) Crusader*, la 14F, al pasar a ser agrupación de asalto no renegaba en nada de sus orígenes dado que, para desempeñar esa misma función en Indochina, 25

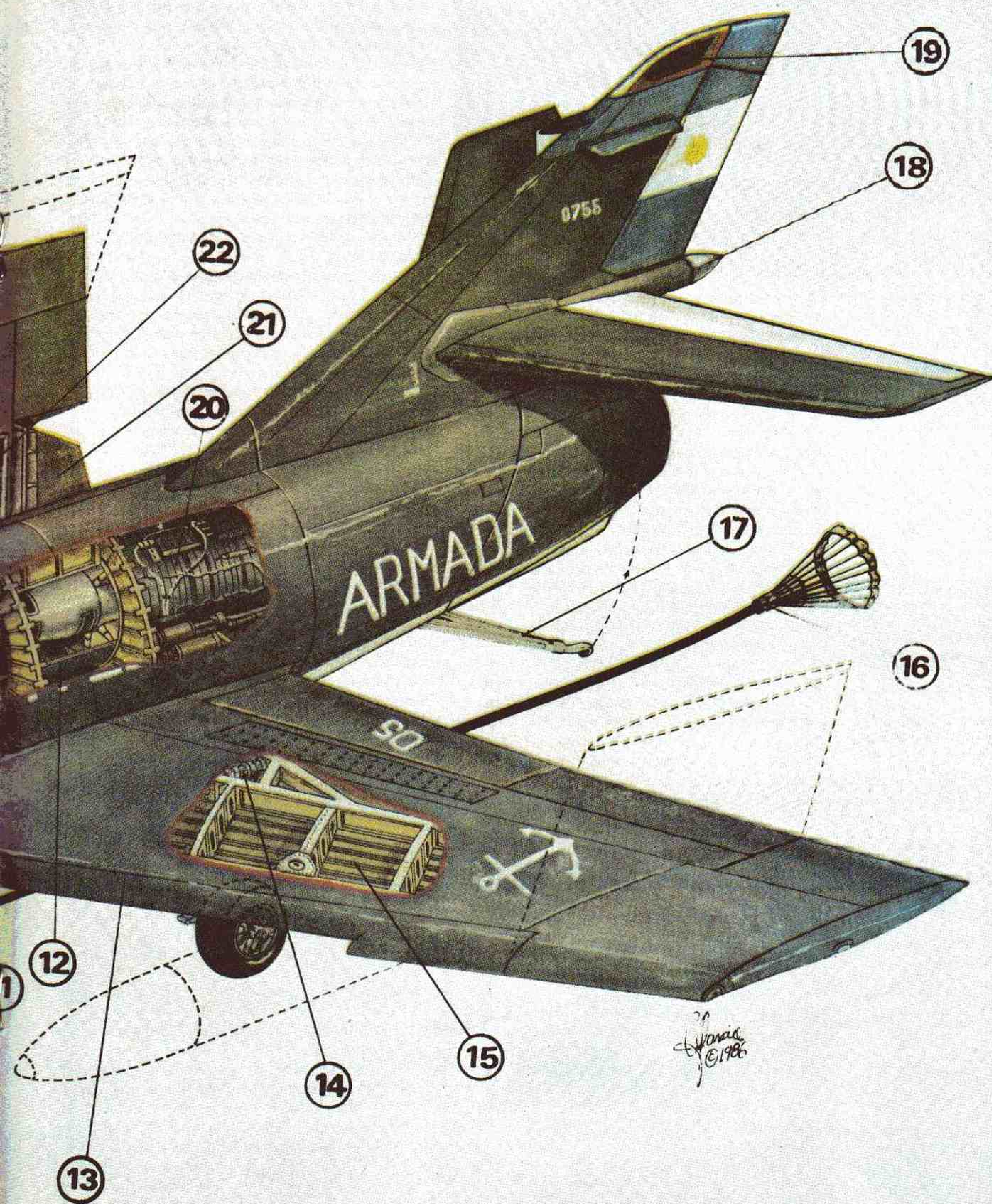
El teniente de navío Francois Gérard, de la 11F, al comando del Super Etendard 18 de la Aeronáutica Naval de Francia, se apresta a decolar de la base aeronaval de Cambrai-Epinoy. La fecha: 19 de junio de 1979. El vuelo está ahora en la historia del famoso avión de la AMD-BA.

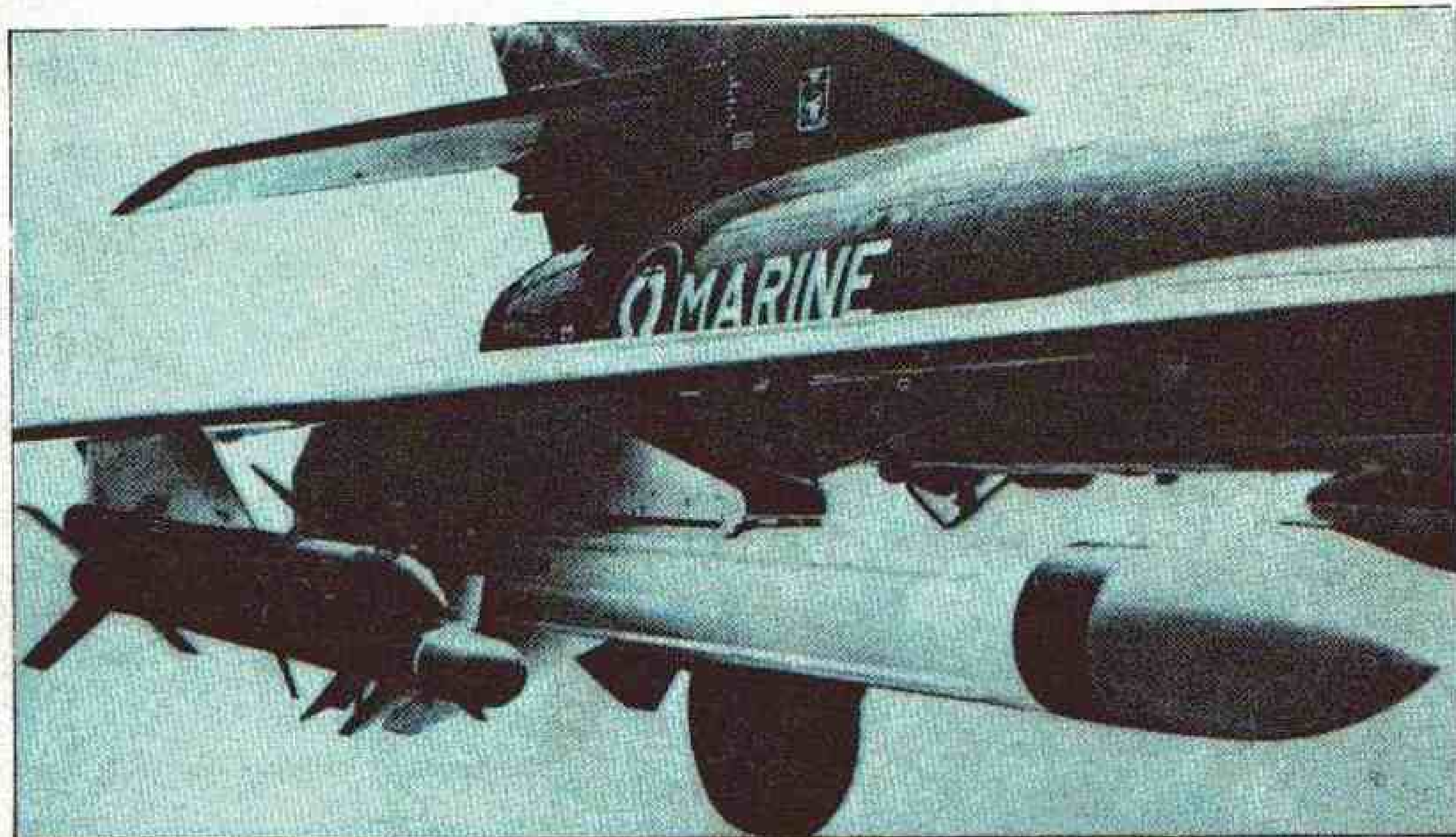


AMD-BREGUET AVIATION Super Etendard

1 - Tubo de reaprovisionamiento de combustible en el aire.
2 - Radar Thompson-CSF/EMD Agave.
3 - Tubo pitot.
4 - Antena UHF.
5 - Sonda de temperatura.
6 - Acelerador de gases.
7 - Comando manual de radar.
8 - Compuerta de succión.
9 - Pod para reaprovisionamiento en vuelo "Buddy".
10 - Tanque de combustible delantero.
11 - Freno aerodinámico ventral.
12 - Tanque de combustible posterior.
13 - Slats.
14 - Soporte del tren de aterrizaje.
15 - Tanque estructural del ala.
16 - Manga cónica extendida para el reabastecimiento en vuelo.
17 - Gancho de amarre (bajo).
18 - Alojamiento del paracaídas de frenado.
19 - Antena VHF.
20 - Turboreactor SNECMA ATAR 8K50.
21 - Flap Fowler doble ranura (bajo).
22 - Spoiler.
23 - Extremo de ala plegado.
24 - Entrada principal de aire.
25 - Tanque alar externo (1 100 l).
26 - Equipo electrónico.
27 - Misil aire-mar Aerospatiale Am 39 Exocet.
28 - Asiento eyectable Martin Baker-Hispano SEMMB CM4A.




19
18
0755
22
21
20
ARMADA
17
16
12
1
13
14
15
©1986



Las dos armas del Super Etendard: a la izquierda, el misil aire-aire con cabeza de guiado infrarroja Matra 550 Magic. A la derecha de éste y destacándose por su mayor tamaño, el Aerospatiale AM 39 Exocet, estrenado con tanto exito en la guerra de las Malvinas.

años antes, había sido equipada con aparatos *Chance-Vought AU-1 Corsair.*

Tras haber recibido sus cinco primeros *Super-Etendard* el primero de junio de 1979, los "Negus" de la 14F debían concretar su primera salida el día 5, escoltados por aparatos similares del escuadrón "Kimono" de la 11F. Para el 19 de setiembre, el primer piloto de la 14F se calificaba al aterrizar en la cubierta del "Clem" al comando de un *Super-Etendard.* Hacia fines de 1979, con su entrenamiento ya completado, se confió a la 14F la formación de los jóvenes pilotos recién graduados de la Escuadrilla 59S.

Tercera y última —por esos días— formación de *Super-Etendard* de la Marina Nacional Francesa, la Flotilla 17F recibió sus cuatro primeros aparatos en en setiembre de 1980. En octubre, bajo las órdenes del capitán de corbeta Desjeux y con la mayoría de sus pilotos calificados ya para volar en el nuevo avión, los "Quinquinas" de la 17F tomaron parte en su primer gran ejercicio.

Un mes más tarde, a bordo del *Clemenceau*, una decena de pilotos de la flotilla obtuvo su calificación para aterrizajes en portaviones, antes de llevar a cabo en el Mediterráneo una campaña operativa con la mitad de sus efectivos.

Sucesivamente operacionales a partir de enero de 1981, con plena capacidad nuclear en todo tiempo, ya fuere de día o de noche, dentro del Arma Atómica Táctica *AN-52* las Flotillas 11F, 14F y 17F, debieron posteriormente, a su turno, salir al mar a bordo de los portaviones *Foch* y *Clemenceau* con la misión de apoyar la acción de las fuerzas armadas francesas empeñadas, conjuntamente con las norteamericanas, británicas e italianas, en ciertas fases de la "Operación Olifant" en suelo libanés.

En esa oportunidad, los *Super-Etendard* de la Marina Nacional (francesa) debieron llevar a cabo varias misiones de guerra, contraposiciones hostiles, en las que el caza de Dassault se reveló como un instrumento bélico muy "seguro" frente a condiciones "difíciles".

El Super Etendard en la Armada Argentina

El 18 de abril de 1983, a lo largo de la costa argentina, en un atardecer frío y gris del otoño austral, un *Super-Etendard* con los colores de la Aviación Naval Argentina arriba sobre la vertical de la cubierta del portaviones *25 de Mayo*, venerable buque de origen británico de la misma clase que su similar francés *Arromanches* y orgullo de la Armada de la República Argentina desde1968. El momento es trascendente: por primera vez va a aterrizar un *Super-Etendard* argentino...

En los comandos del avión, que lleva el número "08", el capitán de corbeta Bedacarratz —recientemente promovido a la jefatura de la *Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque*— comienza su descenso final, tren de aterrizaje afuera, flaps en posición, siguiendo la estela del portaviones lanzado a toda marcha.

Controlado por dos oficiales de aterrizaje, ubicados delante del espejo del portaviones: el capitán de corbeta Curilovic (también piloto de la Segunda Escuadrilla), y el teniente de navío Josa (oficial francés destacado a laArgentina para asegurar la calificación en aterrizaje de los pilotos de los "Super" argentinos), el *Super-Etendard* se presenta en forma impecable y, a las 18.16 horas, en momentos en que el viento que había soplado hasta entonces cesa de golpe, toca bruscamente con sus ruedas la cubierta del *25 de Mayo* y finalmente queda inmovilizado, enganchado en la cuerda Nº 4.

Para el capitán de corbeta Bedacarratz, piloto veterano de la campaña de las Malvinas, se acaba de abrir una nueva página de historia, claramente más pacífica, en la que ve a su escuadrilla recompensada finalmente de todos los esfuerzos realizados por su personal a fin de integrarla al elemento al que pertenece: el mar.

Para la Aviación Naval Argentina y para los primeros pilotos destinados a ser formados sobre los *Super-Etendard*, el encuentro inicial con ese aparato se remonta al mes de octubre de 1980. Fue en esa época que arribó a la Base Aeronáutica Naval de Landivisiau, en Bretaña, el destacamento de pilotos y mecánicos argentinos que iban a iniciarse en los misterios de ese avión de Dassault, junto al personal de la Aeronáutica Naval Francesa.

Por entonces único cliente extranjero en haber seleccionado al *Super-Etendard* para sus necesidades aeronavales, el comando de la Aviación Naval Argentina, por intermedio del Estado Argentino, había ordenado a la AMD-BA (Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation), en julio de 1979, catorce aviones de ese tipo destinados a reemplazar, en una de sus escuadrillas, a los pequeños cazabombarderos *Douglas A4-Skyhawk*, adquiridos a los Estados Unidos unos veinte años atrás.

Esa elección, dictada por consideraciones a la vez políticas y prácticas, tenía como objetivo modernizar eficazmente "las alas" del único portavionesargentino, el "*ARA 25 de Mayo*", una unidad de la clase de 15.000 toneladas, que había sido adquirida a Holanda en 1968 para reemplazar al "*ARA Independencia*", que había sido radiado

La elección del *Super-Etendard* para reemplazar el *Skyhawk* había sido efectivamente política, porque la República Argentina no había podido obtener del gobierno demócrata norteamericano la autorización para renovar su flota de pequeños *A4-Q* —aviones ya medianamente anticuados para esa época, porque se trataba de viejos *A4-C* de la Marina de los Estados Unidos construidos durante la década de 1950, almacenados después de usados y finalmente remozados a mínimo costo— para sustituírlos por los *A4F Skyhawk* o los *A4-M Skyhawk—II*, mucho más pesados y efectivos, además de dotados de un sistema de armamento verdaderamente moderno.

Pero, por más política que haya sido la elección del *Super-Etendard*por parte de la Armada Argentina, no fue por ello menos práctica y operativamente valedera, tal como debían probar ulteriormente los acontecimientos.

Unico país industrializado, fuera de los Estados Unidos, que disponía de una cadena de producción de aviones de combate clásicos embarcados, Francia gozaba ya en la Argentina de una confianza real. ¿Acaso la Fuerza Aérea Argentina no seguía utilizando, después de más de diez

años y sin ninguna clase de problemas, alrededor de una veintena de *Mirage IIIEA* y *IIIDA* en la VIII Brigada Aérea, de Moreno, afectados a la defensa de la capital?

Esa confianza en el material francés, sumada a las reticencias norteamericanas contra la Junta que gobernaba en Buenos Aires, iban a volcar definitivamente la decisión de los argentinos en favor del avión embarcado francés para el cual, por otra parte, el gobierno de Raymond Barre se comprometió a suministrar toda la panoplia ofensiva disponible y, notoriamente, el misil aire-mar *AM 39 Exocet*, construido por Aerospatiale.

Finalmente, una última circunstancia que no había escapado al Comando de Aviación Naval de la Argentina tenía relación con la masa máxima de catapultado y aterrizaje admisible para el sucesor de *A4-Q*, masa que se inscribía dentro de una gama que iba de las 10,5 a las 12 toneladas.

Hacia fines de la década de 1970 (y todavía hoy), los dos únicos aviones de combate que respondían a esa exigencia eran el *Skyhawk-II* y el *Super-Etendard*, ya que el *Sea Harrier*, de masa comparable, había sido descartado por razones técnicas.

Concretada en firme la elección, sólo restaba a los pilotos y técnicos de la marina argentina la etapa de entrenamiento y adaptación a su futuro avión de combate. Ella iba a tener lugar en Francia.

Bajo las órdenes del capitán de fragata Colombo arribaron en octubre de 1980 a la BAN (Base Aeronaval) de Landivisiau un escalón de pilotos y otro de mecánicos argentinos, provenientes todos de la *Segunda Escuadrilla de Caza* y *Ataque*, de Bahía Blanca.

Acogidos en el seno de la Flotilla 14F, encargada de la formación pre-operacional de los pilotos de *Super-Etendard* de la Marina Nacional Francesa, los aviadores argentinos iban rápidamente a demostrarse como alumnos serios y aplicados. De abril a julio de 1981 y a bordo de sus propios aparatos, cada uno de los doce pilotos argentinos iba a totalizar unas cuarenta horas de vuelo en los "Super", en salidas completadas con sesiones en simulador, después de haber pasado, en primer lugar, varias semanas en Rochefort para aprender los rudimentos de la lengua francesa, elemento indispensable para asimilar la importante documentación técnica y el manual de vuelo de su futuro avión de combate.

El aprendizaje de vuelo en los *Super-Etendard* iba a ser lo único que los instructores de la 14F iban a dispensar a los pilotos argentinos de los cuales los más jóvenes no totalizaban más de 1.200 horas de vuelo cumplidas principalmente en aparatos *T-34*, *MB-326* y *A4-Q*. Fuera de los lanzamientos de bombas y otras "transferencias" habituales del entrenamiento, los acuerdos suscriptos entre los gobiernos de París y Buenos Aires excluían, en efecto, que los pilotos argentinos fueran adiestrados en el uso de los sistemas de armas completos de *Super-Etendard*.

De esa forma, y una vez concluida su instrucción en Landivisiau, fue con un conocimiento bastante limitado de las posibilidades de su nuevo avión de combate que los pilotos argentinos iban a retornar a su país, hacia fines del verano (boreal) de 1981. Los cinco primeros *Super-Etendard*, entregados en Saint-Nazaire a fines de octubre, los siguieron en buques de carga y llegaron a su destino final durante el mes de noviembre de 1981.

En el mes de diciembre siguiente, la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque recibió oficialmente, en la Base Aeronaval Comandante Espora, en Bahía Blanca (Puerto Belgrano), esos cinco primeros aparatos entregados por la AMD-BA. El Año Nuevo vio a los pilotos y personal técnico de la escuadrilla dedicados a perfeccionar sus conocimientos sobre el nuevo avión francés en un medio ambiente, en esa oportunidad, totalmente argentino.

A pesar de múltiples dificultades vinculadas a la lentitud del apoyo logísticoindustrial, la asimilación por parte de los pilotos argentinos de las posibilidades de los sistemas de armas del aparato demostró ser positiva, aún cuando fuera de su estada en Bretaña no tuvieron oportunidad de familiarizarse con las formas de utilizarlas.

Hacia fines de marzo, cada piloto de la Segunda Escuadrilla contaba en su haber alrededor de 100 horas de vuelo en *Super-Etendard*. Fue entonces que el Estado Mayor de la Armada decidió hacer integrar de inmediato los misiles contra buques *Exocet AM-39* al nuevo vector, sin aguardar que el total de los pilotos fuera declarado operacional en el cazabombardero.

¿Quién, entre los pilotos de la Segunda Escuadrilla podía entonces imaginarse que menos de dos meses más tarde les sería dada la orden de llevar sus "Super" al combate contra la Task Force británica, que pretendía reafirmar la soberanía de la Corona sobre las islas Malvinas?

En la foto de abajo, el 08 de la 2a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, con asiento en Comandante Espora. Este Super Etendard, comandado por el capitán de corbeta Bedacarratz, fue el primero en posarse en la cubierta del portaviones ARA "25 de Mayo" (el 18-4-1983) inaugurando una nueva era en la Aviación Naval argentina.





Los "ojos" de la Aviación Naval

Arriba: uno de los últimos Lockheed P-2 "Neptune" que sirvieron en nuestra Aviación Naval. La guerra de las Malvinas les impuso un desgaste que terminó con ellos.

Página 493: sobre la cubierta del portaviones ARA "25 de Mayo", con las alas plegadas, se ve a uno de los Grumman S-2 "Tracker" de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración (ver emblema arriba en esta página), en tanto otro aparato similar patrulla el cielo.

Durante todo el conflicto del Atlántico Sur existieron muchas misiones que, pese a ser silenciosas y pasar por ello inadvertidas, fueron de suma importancia. Sucede en casi todas las batallas: alguna tarea no tiene la espectacularidad del hecho bélico en sí, donde el enfrentamiento de las armas acapara el interés de la mayoría, incluyendo a observadores y comentaristas.


Una de esas tareas casi desconocidas por el gran público la cumplieron los aviones del Grupo Aeronaval de Exploración, en un principio constituido fundamentalmente por dos aviones SP-2H "Neptune" –exploradores natos–, reforzados luego con dos "Beechcraft" BE-200, y un "Electra" L-188, de transporte mediano. Su misión fundamental fue la de explorar, detectar al enemigo, informar y desaparecer; después guiar a los atacantes y desaparecer de nuevo y, eventualmente, hacer guerra antisubmarina. Dicho así, parece sencillo. Pero en el estado en el que se econtraban las máquinas (los "Neptune" fueron adquiridos cuando ya estaban radiados de servicio en los Estados Unidos y uno de ellos, al tiempo del conflicto, estaba sin motor...), volar permanentemente, día y noche, y hacer de ojos avanzados de las fuerzas argentinas puede considerarse verdaderamente una hazaña.

El número de exploradores y el estado de sus sistemas aeromarítimos y sensores electrónicos los hacía poco confiables. En el caso de los "Tracker", por ejemplo (incorporados luego a la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, pudo constatarse que era "sordo" a los radares de los buques ingleses más importantes. Por eso –cuenta el capitán de fragata Alberto Dabini, uno de sus pilotos– "hubo que improvisar un equipo de guerra electrónico basado en un analizador espectral que tenía el avión y, alimentándolo mediante la supresión de otros equipos, se logró la herramienta indispensable".



Capitán de corbeta Julio Pérez Roca, comandante de los "Neptune" durante la guerra

Para las tareas de detección del enemigo durante su



navegación hacia el área, los aviones utilizados serían, de común acuerdo con la Fuerza Aérea Argentina, los "Boeing" 707 y los "Hércules" C-130. Cuando la flota británica se encontrara en la etapa de aproximación, se emplearían aviones de transporte propios, complementados con los "Neptune" para la obtención de información vital. Atento a estos conceptos de economía de medios, las tareas antisubmarinas serían sólo eventuales (los torpedos que portaban eran inadecuados para submarinos nucleares) y se puso el mayor énfasis en la importancia de detectar e identificar a la fuerza de superficie enemiga.

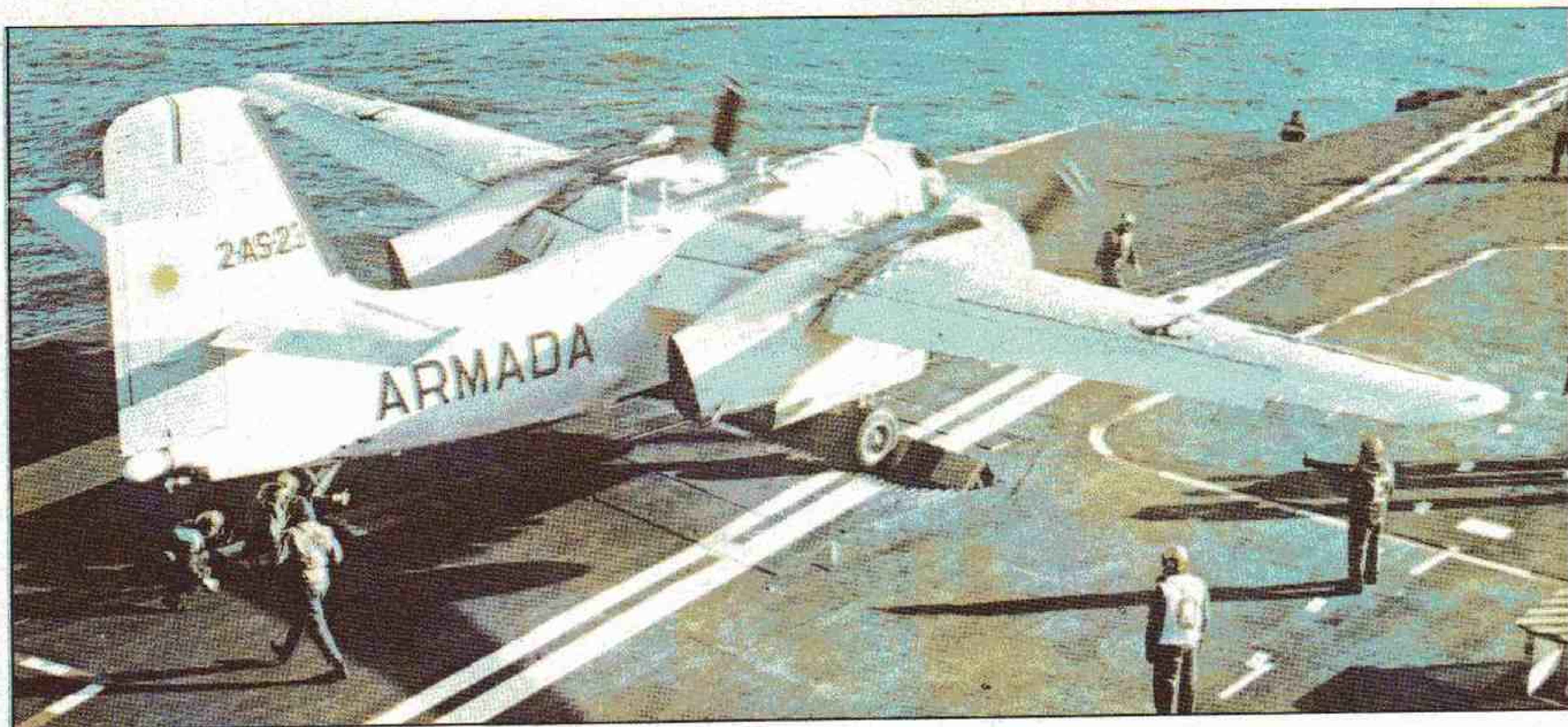
Los "Neptune", cuyo comandante era el capitán de corbeta Julio Pérez Roca, intensificaron su actividad de búsqueda antisuperficie a partir del 1° de mayo. Volaban en forma permanente. La escuadrilla estaba compuesta por ocho pilotos y las máquinas tenía once tripulantes. Obtuvieron numerosas detecciones y contactos, pero el más importante fue el del 4 de mayo: localizaron y permitieron el hundimiento del "Sheffield". El comandante de ese vuelo fue el capitán de corbeta Sergio Sepetich, quien con sus hombres logró superar todas las fallas. La primera detección fue a las 7 de la mañana. El ataque efectivo de los Super Etendard se concretó a las 11,04. Durante más de cuatro horas el "Neptune" siguió a la fuerza británica, en un recorrido de 80 millas, y mantuvo la información. El operador tuvo que cambiar doce cristales de radar (la dotación normal de repuestos es de 4). Se sabía que el "Neptune" 112 quemaba demasiados cristales, por ello el comandante Sepetich llevó esos repuestos hasta en sus bolsillos. Así logró mantener el contacto. Así, a las 10,40, dio la última posición vital para que el Super Etendard encuentre el blanco y haga lo suyo, ubicando al enemigo con su precisión de avanzada. Así se hundió al Sheffield.

Al 12 de mayo, por el tremendo desgaste sufrido, los viejos "Neptune" tenían serias dificultades para salir a volar. A partir de entonces fueron replegados a la Base Aeronaval Comandante Espora. La guerra y la vida habían terminado para ellos.

Radiados los "Neptune", las exploraciones quedaron a cargo de seis "Tracker", al mando del capitán de corbeta Héctor Skare. Estos aviones habían cumplido idénticas tareas desde Puerto Argentino, a partir del 3 de abril, y en forma conjunta con la Fuerza Aérea. Luego lo hicieron desde el portaaviones "25 de Mayo" y, en su última etapa y hasta el final, desde Río Gallegos. Su equipamiento era inferior al de los "Neptune", y mucho menor su radio de acción. Por eso se les asignó como misión la de ejecutar exploración antisuperficie hasta las zonas circundantes a las bocas Norte y Sur del Estrecho de San Carlos, en busca de blancos navales de oportunidad.

Enfrentando con su rudimentaria electrónica las muy sofisticadas capacidades de los ingleses, los "Tracker" realizaron 65 vuelos en búsqueda antisuperficie; en 41 de ellas obtuvieron contactos con distintas embarcaciones, lo que significa un 63 por ciento de rendimiento: este elevado porcentaje destaca, muy especialmente, la eficiencia de las tripulaciones, cada una compuesta por cuatro hombres: dos operadores y dos pilotos. Uno de estos últimos, el capitán Dabini, recuerda que uno de los momentos de mayor tensión ocurrió el 1° de mayo cuando, operando todavía desde el portaaviones, avistaron a la flota británica. "Ese día —dice— el avión estaba a 70 u 80 millas al Norte de





Malvinas. Exactamente a las 15,13 se avista en el radar al primer buque inglés. Subimos el avión en espiral, con potencia de despegue –para huir–, pero la flota inglesa fue alertada de esa primera detección. Se encendieron todos sus radares y, simultáneamente, fueron apareciendo en nuestro equipo. El operador gritó: "¡Están todos los radares del mundo!". La sensación a bordo fue de pánico, pese a lo cual todos mantuvimos la calma. Pasaron unos monstruosos 19 segundos hasta que subimos el radomo e hicimos una maniobra evasiva hacia el Norte. Por supuesto, informamos y nos quedamos esperando –fuera del alcance inglés– órdenes. Nos preguntamos si lanzarían los aviones argentinos al ataque... Dos suboficiales, recuerdo, tuvieron una actuación excepcional como operadores: Rodolfo Lencina y el cabo Paulinkas".

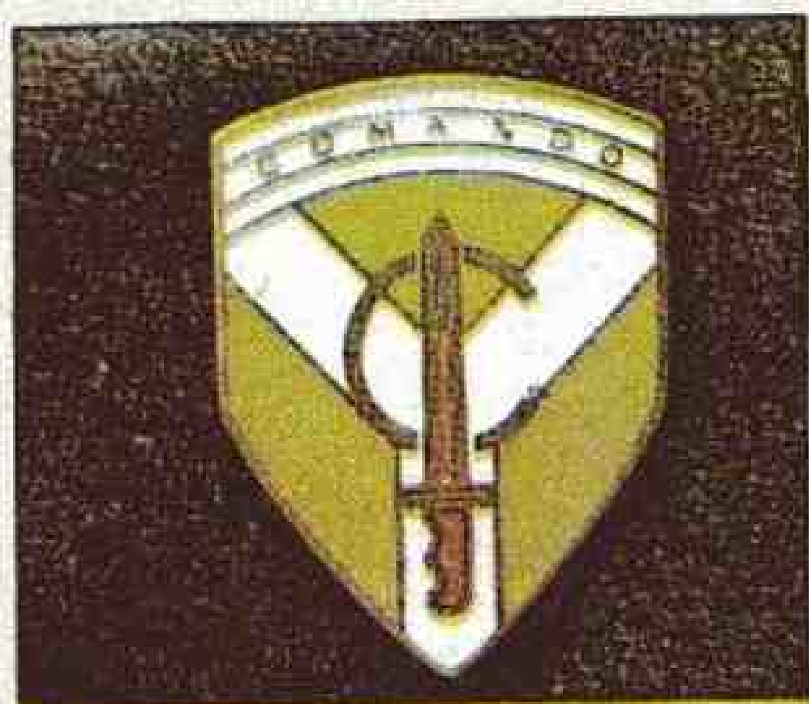
Al trabajo de los "Tracker" fueron sumados dos" Embraer" III, biturbohélices del tipo transporte ligero, con superiores performances de vuelo. Constituyeron un muy valioso aporte (fueron alquilados a Brasil) al exiguo plantel de aeronaves disponibles a partir del momento en que los "Neptune" quedaron fuera de servicio.

El capitán Julio Covarrubias, que comandó los "Tracker" en Malvinas, cuenta que estas máquinas fueron pintadas varias veces, con distintos tonos de verdes y azules, según si el día era nublado o luminoso, para disimular su presencia. En una oportunidad lanzaron un torpedo, pero jamás se confirmó oficialmente si dio en el blanco. Sin embargo, un submarino inglés regresó averiado a Gran Bretaña.

La tarea de los exploradores resultó agotadora, pero sin espectacularidad. Hicieron del riesgo una especie de rutina, porque no se trataba sólo de detectar al enemigo: como a su vez podían ser detectados, la maniobra de "zambullida" y escape debía hacerse velozmente en cada detección. En varias oportunidades fueron detectados y perseguidos por los "Harrier" y por helicópteros británicos artillados. Pese a no tener ningún tipo de armamento para defenderse, los exploradores consiguieron salir indemnes siempre. No se perdió ninguno de estos aviones. Eso no es simplemente suerte. También es pericia.



Usado tanto a bordo del portaviones argentino, como desde bases en tierra, el Grumman S-2 "Tracker" resultó un avión insustituíble. Apto para exploración y también para ataque antisubmarino, rindió excelentes servicios.



Comandos del Ejército



El concepto moderno de unidades de **comandos** *data de la Segunda Guerra Mundial. La desventaja inicial de los Aliados, particularmente de los británicos, hizo que se agudizara el ingenio para concebir acciones ofensivas de pequeñas unidades, altamente adiestradas y mejor equipadas con capacidad para infligir daños detrás de las líneas enemigas o en operaciones sorpresivas. Se atribuye a un ayudante del jefe del Estado Mayor del Ejército Británico, el teniente coronel Dudley Clarke, la concepción de este tipo de unidades, iniciativa que contó con el rápido beneplácito del primer ministro, Winston S. Churchill.*

Así surgieron los "comandos", organizados en principio sobre la base de oficiales y suboficiales de los Royal Marines, pero aceptando luego hombres provenientes de todas las unidades de las fuerzas armadas. Su entrenamiento especial derivó luego en ramas como el Special Boat Swuadron (SBS) y el Special Air Service (SAS), las que formaron parte de una conducción denominada de Operaciones Combinadas. Uno de sus jefes mas notables fue Lord Luis Mountbatten. Cuatro décadas después, las siglas del SAS y del SBS volverían a cobrar actualidad, al actuar en la campaña de las Malvinas.

El destino quiso que en más de un enfrentamiento de estos últimos, les tocaran como oponentes los Comandos del Ejército Argentino. Esta especialidad fue incorporada en nuestro medio en 1963, realizándose entre enero y febrero de 1964 el primer curso. Su jefe fue el teniente coronel Leandro Narvaja Luque y actuó en la oportunidad como asesor el mayor William Cole, del Ejército de EE.UU., veterano de las unidades de Rangers que habían combatido en Corea.

Los comandos argentinos reconocen como uno de los principales propulsores de la especialidad, al entonces mayor Mohammed Alí Seineldín, quien en 1978 fue el primer jefe de la unidad al adquirir ésta caracter estable en el Ejército Argentino. Este soldado, imprimió a sus comandos (identificados entonces como Equipo Especial Halcón 8) una mística elevada, basada en la más acabada preparación y un espíritu de entrega absoluta en el cumplimiento del deber. Es así que aún cuando hubiera dejado su mando más tarde, los comandos lo siguen reconociendo como un jefe natural, algo así como un paradigma de la especialidad.

Como ocurre en todos los ejércitos del mundo que tienen unidades similares, la incorporación del soldado a los comandos es absolutamente voluntaria y su admisión exige un severo período de selección y capacitación. Los aspirantes deben ser oficiales o suboficiales, sin excepción, lo que resalta el obvio carácter profesional de la unidad a la que se incorporarán. Por otra parte y aún cuando los aspirantes conservan su grado, deben someterse en el período de instrucción, con frecuencia, a las órdenes de un subalterno pero con mayor preparación de comando.

Aptos para todo tipo de lucha: paracaidistas, buzos, expertos en explosivos y en toda clase de armas, blancas y de fuego, una de las condiciones esenciales del comando es su capacidad de supervivencia. En ello se entrenan en las más rigurosas condiciones y en todo tipo de terreno. Así, en la campaña de las Malvinas, los integrantes de las compañías 601 y 602 de Comandos de Ejército tuvieron ocasión de demostrar el valor de esa formación. La obtención de información y captura de valioso material enemigo fueron algunas de sus misiones habituales, cumplidas a veces al precio de sus propias vidas.



En la lámina, el Sargento Mario Antonio Cisnero, el popular "Perro" de la C/602 de Comandos, muerto en Malvinas.



El combate de San Carlos

Las fotos que ilustran esta página corresponden a la jura de la bandera realizada, pocos días antes del combate de San Carlos, por los efectivos de la Compañía "C" del RI 25 que tanto se destacarían en las acciones posteriores.

Fue la primera acción de guerra contra el desembarco que lanzaron los británicos el 21 de mayo. Una fracción de apenas poco más de sesenta soldados argentinos –los primeros en advertir la acción enemiga–, se hallaba en el lugar e hizo pie firme contra la formidable máquina bélica que empezaba a desplegarse. Esta es la historia de aquellos valientes.



A las 8.10 de la mañana del 21 de mayo de 1982, cuando las primeras luces del alba pugnaban por vencer a las tinieblas del invierno austral, un atribulado soldadito cordobés anunció en el puesto de comando "Aguila", que "un barco grande, blanco, que no parecía de guerra" entraba en el canal de Puerto San Carlos.

Esta fue la confirmación del tan augurado, temido, esperado desembarco británico en la isla Soledad, precisamente en su extremo occidental.

Los relatos posteriores dieron la impresión de que el acceso de las tropas británicas a territorio malvinense

fue "un paseo", que no hubo oposición, ya que el comando argentino no había previsto que allí iba a producirse la cabeza de playa.

Sin embargo, la realidad difiere bastante con esa leyenda del "paseo bajo la luz de la luna". Es que el teniente 1° Carlos David Esteban, al frente del equipo de combate "Güemes", compuesto por un total de sesenta y dos hombres, y cuarenta y uno en establecimiento San Carlos y veintiuno en la altura 234, a 9 kilómetros al norte, se cuidó de que las cosas no fueran tan fáciles.

El desembarco en sí mismo había sido precedido por tres largas horas de intenso cañoneo naval, que no estuvo dirigido a ningún blanco terrestre, por lo menos en poder de los argentinos. Fue un clásico "fuego de distracción" que puso a prueba las comunicaciones entre San Carlos y la 234.

A las 3.00 desde esa altura que domina el estrecho, el subteniente Reyes abre fuego con sus cañones de 105 contra fragatas británicas que, con su respuesta, "borran" las posiciones de la sección "Gato", causándole cuatro heridos.

Dicha sección deambuló luego durante veintiún días por la cabeza de playa británica, al borde de la inanición, hasta que sus componentes lograron ponerse a salvo.

En San Carlos

El parte confeccionado por el teniente 1° Esteban sobre los acontecimientos de ese día es lo suficientemente elocuente pese a la extrema sobriedad del lenguaje militar utilizado.

Inmediatamente de haber sido advertido de la presencia del buque en el canal (seguramente el transporte de tropas "Canberra" por la descripción del soldado), Estévez ("Aguila" en código) corrió a cerciorarse desde un puesto de observador adelantado.

A las 8.15, a medida que aumentaba la luz del día se pudo ver a tres fragatas y a las 8.20 una serie de lanchones de desembarco se desprendieron de los buques dirigiéndose a San Carlos. Dos minutos después las lanchas recorrían la bahía "en todas direcciones", sobrevoladas por numerosos helicópteros según el relato del oficial.

Aproximadamente a las 8.30 "Aguila" recibe el aviso de que la infantería británica, que había desembarcado, comenzaba a avanzar hacia el pueblo desde el oeste. Inmediatamente se advierte por radio a Puerto Argentino de lo que está sucediendo y se ordena luego



En esta foto, oficiales de la Compañía "C" del Regimiento de Infantería 25: en primera fila, de izq. a der., teniente 1° Esteban, teniente Estévez, subteniente Gómez Centurión y subteniente Reyes. Atrás, con las mismas boinas de comandos que tanto supieron honrar, forman sus hombres, orgullo de un distinguido regimiento.
Foto arriba: una vista de Puerto Santiago, escenario de combates.



Testimonio

Así les derribamos tres helicópteros



El teniente 1º Esteban llegó a algunas conclusiones sobre las cualidades y tácticas de los británicos que había enfrentado.

"Durante las operaciones pudimos comprobar que el enemigo efectuaba reconocimientos de tipo defensivo en helicópteros Sea-King durante la noche, es decir que nos seguían aunque no pudieron localizarnos.

Por lo demás los británicos demostraron ser combatientes altamente profesionales, de excepcional rendimiento en el campo de batalla y de gran resistencia a las condiciones adversas del clima.

En cuanto a nuestra compañía "C", su personal tuvo un excelente rendimiento. Casi todos aumentaron de peso, estuvieron bien nutridos y sanos y mantuvieron bien alta su moral en todo momento."

Por otro lado pudimos comprobar que el enemigo era lento para efectuar puntería, sobre todo las tripulaciones de los helicópteros, por tenerlos mal configurados. Tenían misiles para disparar hacia adelante y atrás una ametralladora, sucedía entonces que el piloto quería disparar los cohetes y el artillero su arma y ninguno hacía nada, porque se necesitan distintas posiciones de la máquina para hacerlo. Creo que por eso no tuvimos bajas.

un desplazamiento de las posiciones hacia el este, para evitar quedar cercados por un descenso heliportado.

A las 8.40 dos compañías británicas llegan al pueblo (vacío), mientras que un helicóptero Sea King intentaba posarse con su carga de soldados, desde el este, para cerrar el cerco.

El jefe argentino ordena abrir fuego contra la máquina enemiga y ésta, muy averiada, no se decide a descender, escapa humeando y finalmente cae al agua.

''Evidentemente tenían dudas sobre nuestra presencia, porque si no, no hubiesen enviado a ese gran helicóptero de transporte, que llevaba además colgando una especie de 'chinguillo' con municiones'', memora Esteban.

''En primer lugar, deberían haber enviado un helicóptero de ataque, no de transporte. Quiere decir que ahí venía un grupo de tiradores que, en vez de bajarse a cierta distancia del pueblo para completar el cerco, descendió directamente en el centro del villorrio. Le debemos haber pegado con unos 2000 ó 2500 proyectiles, porque éramos cuarenta y dos hombres que nos bajamos casi un cargador por helicóptero, así que eliminamos totalmente al grupo de tiradores que iba dentro de la máquina y el aparato quedó destruido.''

Mientras tanto la infantería inglesa disparaba contra las posiciones de ''Aguila'' sin hacer blanco, así que dos minutos después enviaron otro helicóptero, pero esta vez un Gazelle de ataque, para que disparase sus cohetes contra los defensores.

''Le efectuamos fuego reunido con todas las armas y el aparato se precipitó a las aguas del río San Carlos. La máquina se hundió inmediatamente, un cuerpo salió flotando, mientras que otro tripulante se asió de una boya.

Una lancha tripulada por dos ''kelpers'' se precipitó en auxilio de los aviadores y ordené que no se les disparase'', señala ''Aguila''.

''El helicóptero derribado había marcado la posición y los infantes enemigos hicieron fuego de mortero sin dar en el blanco. Fue entonces que se ordenó un nuevo cambio de posición, más hacia el este, para eludir los disparos de los británicos.''

''Sobre la nueva posición apareció otro Gazelle que comenzó a atacarla con ametralladora, al tiempo que el piloto intentaba dar inclinación a la máquina para alcanzarnos con sus cohetes. Otra vez se hizo fuego reunido y el aparato se precipitó a tierra incendiado, a diez metros de nuestras posiciones, lo que nos permitió comprobar la muerte de todos sus tripulantes.''

''Era evidente que los helicópteros tenían la misión de dirigir el fuego, –dice Esteban– pero debido a que los derribamos los disparos de mortero y artillería naval nunca se nos aproximaron a más de 500 ó 600 metros.

Los argentinos efectúan un nuevo desplazamiento cuando llegó otro Gazelle, aparentemente para dirigir el fuego naval y lo atacaron con todas sus armas. El piloto alcanzó a retirarse con su máquina humeando, que luego aterriza en llamas.''

''Al tiempo que se libraba el combate con los helicópteros, estimábamos que unos 200 infantes ingleses se encontraban en Puerto San Carlos y que más o menos el doble estaba dirigiéndose hacia el establecimiento'', señala ''Aguila''.

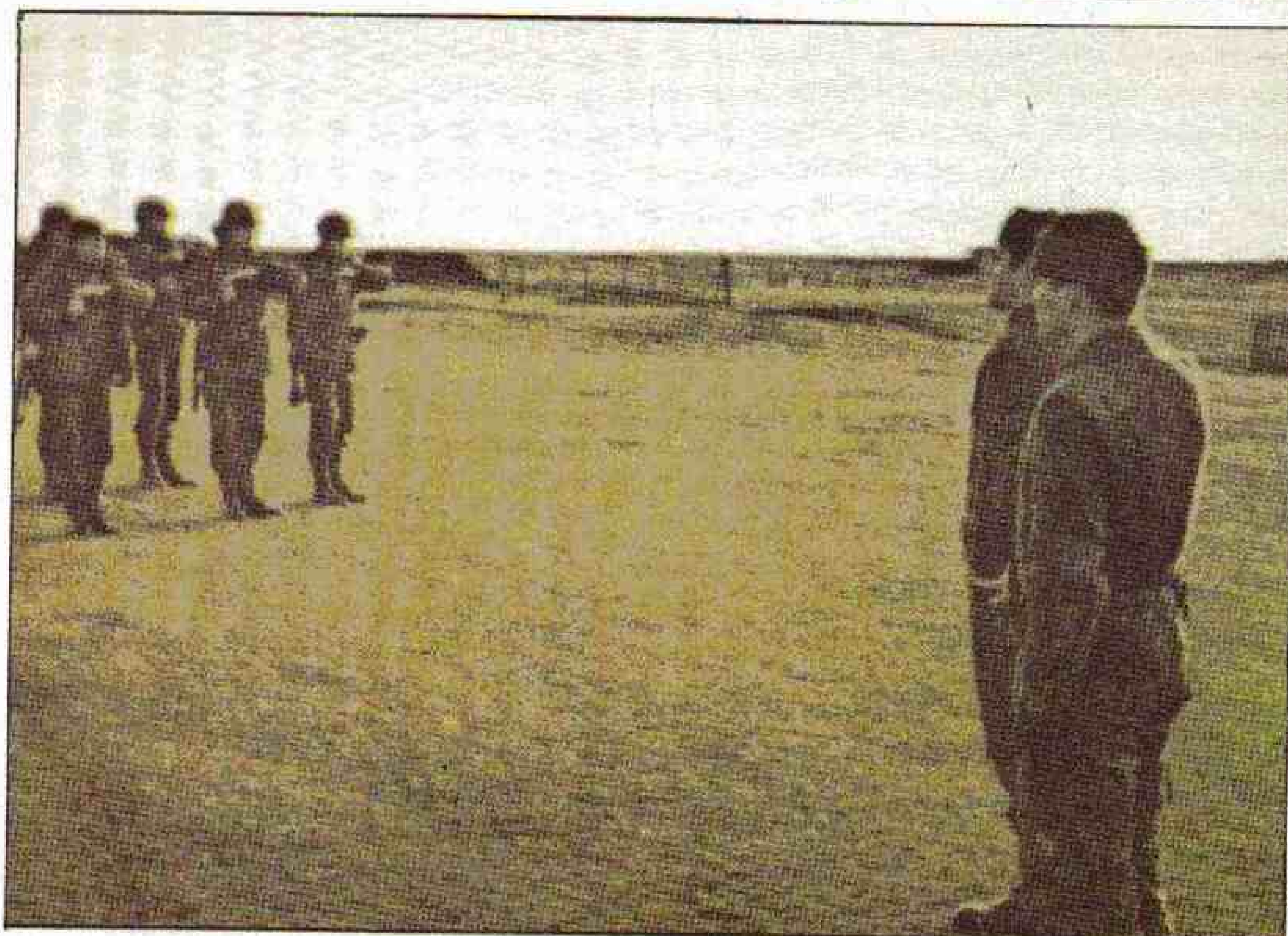
Después de un nuevo cambio de posición, los defensores vieron entre las 9.30 el primer ataque aéreo argentino contra la flota de desembarco, protagonizado

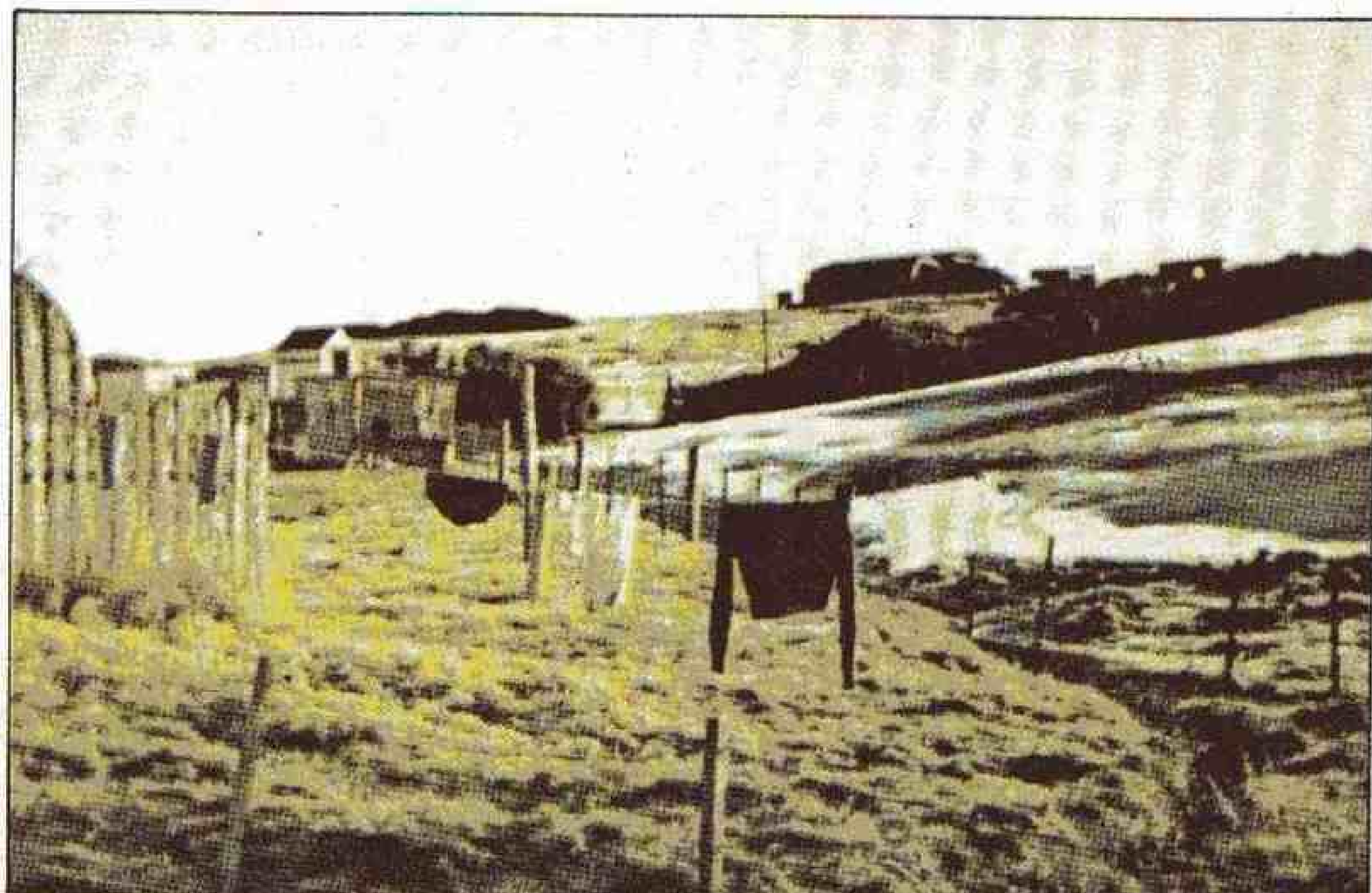


Emblema del Regimiento de Infantería 25, cuyo asiento es Colonia Sarmiento en la provincia del Chubut.

Las fotografías que ilustran estas páginas fueron tomadas por los mismos protagonistas de las acciones que se relatan. Ilustran sobre su marcha tras el combate de San Carlos, con rumbo a Puerto Argentino. En el trayecto –foto inferior de esta misma página– los sorprendió el 25 de mayo y así, en pleno territorio sobre el que ya merodeaba el enemigo, hicieron un alto para celebrar la Fecha Patria.









Arriba: vistas del caserío de Pradera del Ganso –Goose Green, para los kelpers– donde los hombres comandados por el Tte. 1° Esteban regresaron inmediatamente después de su aventura en San Carlos para reforzar las defensas del RI 12 atacado por los paracaidistas británicos.

A la derecha, una foto memorable de este último combate, tomada por el mismo Esteban. La escuela de Goose Green donde estaba tomando posiciones el enemigo, arde por los cuatro costados, alcanzada por una combinación de disparos de los cañones Oto Melara del teniente 1° Chanampa y los Oerlikon-Contraves del subteniente Braghini que tiraban rasante. El resplandor a la izquierda lo provocó la explosión de una granada de mortero inglés que estaba reglando la posición argentina.

por un Aermacchi de la aviación naval.

"Los infantes ingleses en ningún momento trataron de acercarse a las posiciones, el fuego de sus fusiles fue casi nulo y los morteros efectuaban muchos disparos sin conseguir blanco."

"Aguila" y sus cuarenta hombres esperaron durante dos horas el repliegue de "Gato" desde la altura 234, pero el comandante enemigo que había perdido tres helicópteros de ataque y no sabía lo que tenía por delante, prefirió no correr ningún riesgo. Sin sentido."


Durante los ataques los defensores no sufrieron ninguna baja y solamente abandonaron algún material pesado y un lanzacohetes averiado.

Y los "daños probados" sobre el enemigo fueron los siguientes: una decena de paracaidistas muertos o heridos que iban a bordo del primer helicóptero.

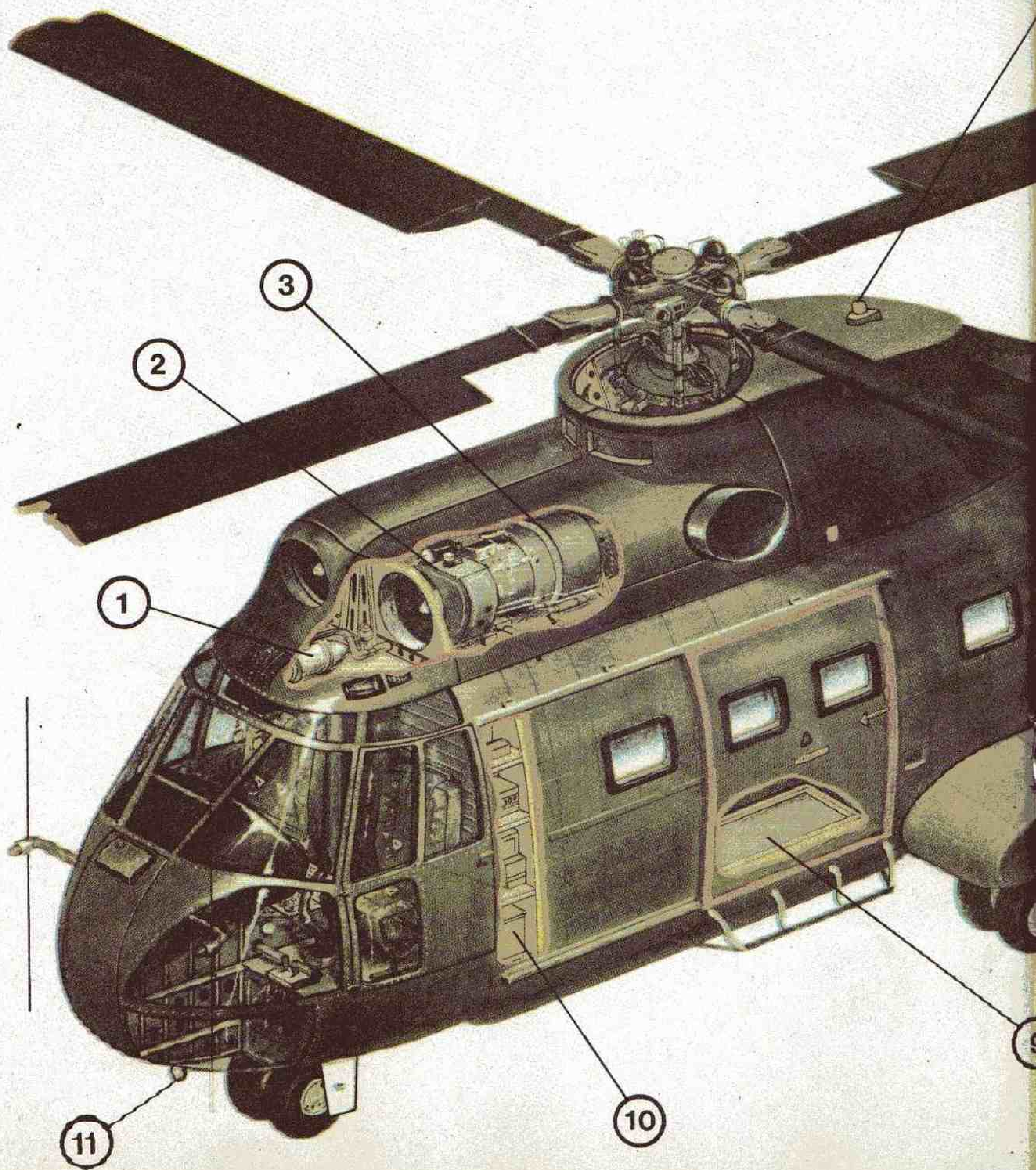
Tres Gazelle destruidos, un Sea King seriamente dañado y sus tripulaciones muertas o heridas.

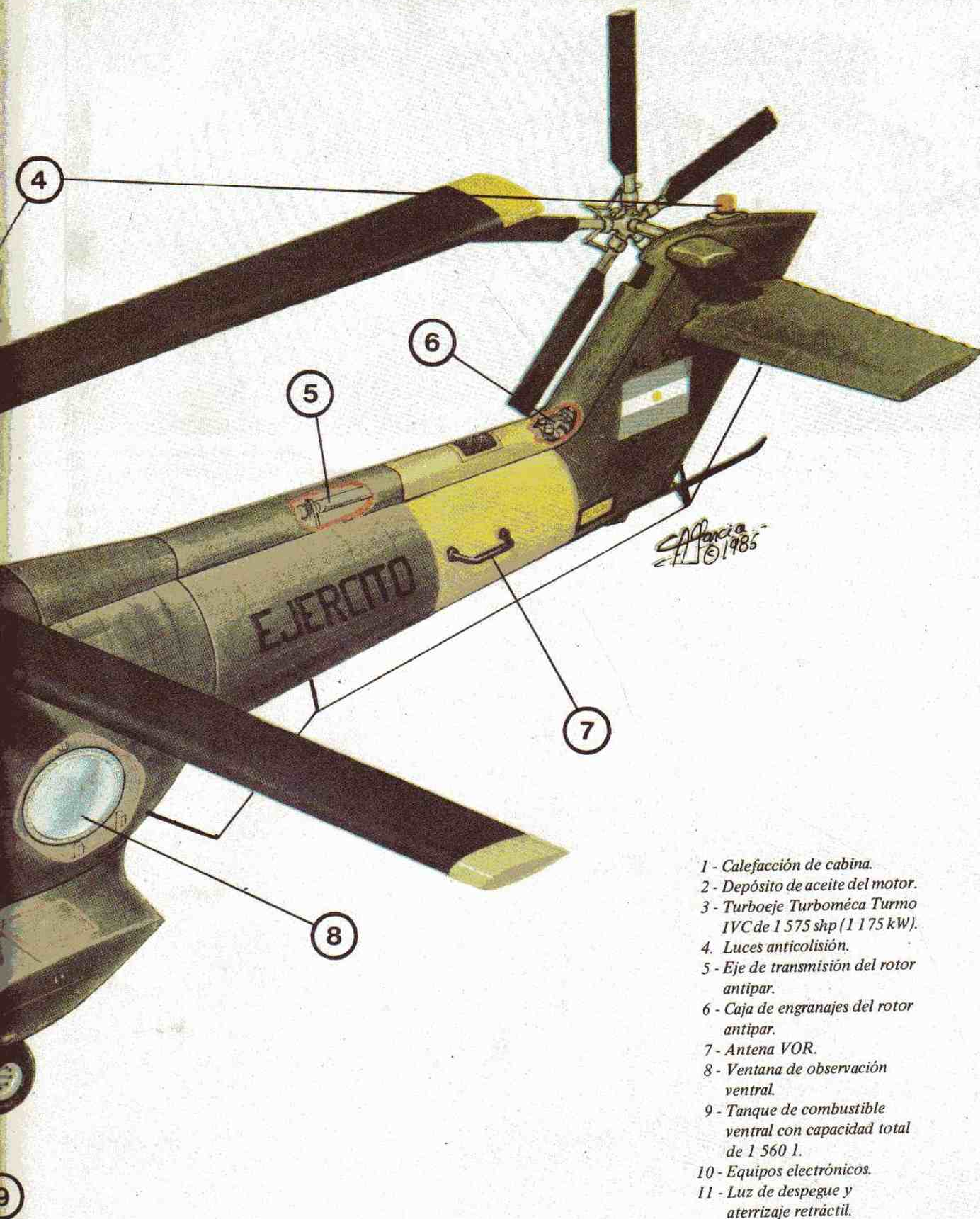
La pequeña tropa argentina, dos oficiales, nueve suboficiales y treinta y un soldados emprendieron el regreso a pie a Puerto Argentino adonde llegaron el 26 de mayo, dándose incluso el gusto de festejar la fecha patria en Douglas Paddock con una formación especial.

El 28 estaban de vuelta en Darwin para participar en los combates de Goose Green, pero... esa es otra historia...

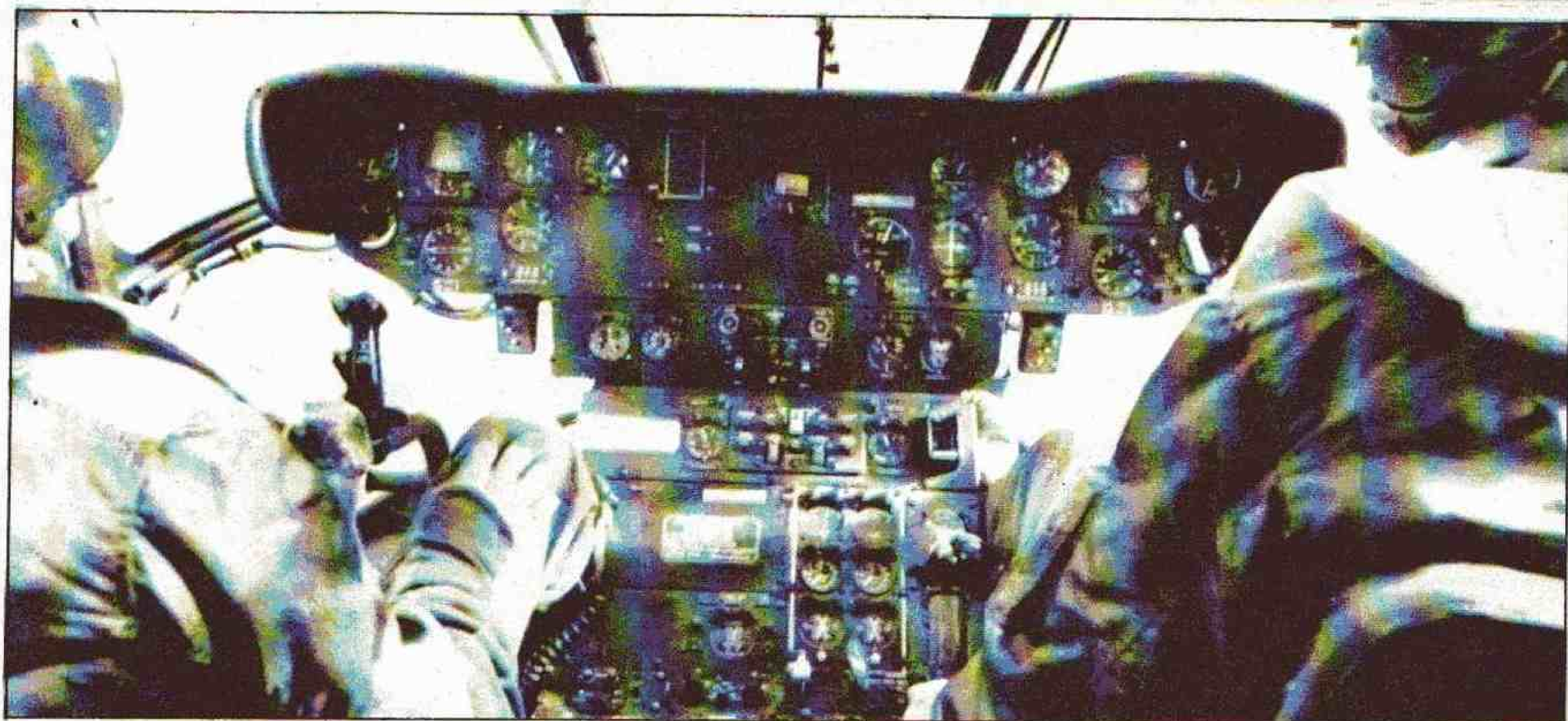


SA 330 "Puma"





1 - Calefacción de cabina.
2 - Depósito de aceite del motor.
3 - Turboeje Turboméca Turmo IVC de 1 575 shp (1 175 kW).
4. Luces anticolisión.
5 - Eje de transmisión del rotor antipar.
6 - Caja de engranajes del rotor antipar.
7 - Antena VOR.
8 - Ventana de observación ventral.
9 - Tanque de combustible ventral con capacidad total de 1 560 l.
10 - Equipos electrónicos.
11 - Luz de despegue y aterrizaje retráctil.



Vista –desde atrás de los pilotos– de la cabina de comando del SA 330 Puma, uno de los más útiles helicópteros de la campaña de Malvinas.

Uno de los helicópteros que más eficientemente prestó servicio del lado argentino durante la guerra en Malvinas, fue el SA 330L más conocido por el nombre de Puma. El ejército tenía cinco de estos aparatos y la Prefectura Naval Argentina, un Puma SA 330J.

Este helicóptero es de origen francés, y nació como consecuencia de las experiencias que la Armée de Terre (Ejército francés) sufrió durante las "guerras de desgaste", en las décadas de los cincuenta y sesenta. Allí se necesitaba un verdadero transporte táctico de tropas, y del tipo todo-tiempo, cosa que requería elementos no existentes dentro de la línea de helicópteros propulsados con motores de émbolo.

Así fue que, en 1962, luego de Argelia e Indochina, la Armée de Terre comenzó a presionar para que se desarrollase un modelo con esas características. La empresa Sud-Aviation inició al año siguiente, con financiación del gobierno francés, un diseño detallado y apoyado en gran medida sobre la experiencia favorable de la serie Alouette. Básicamente, el antecesor del Puma fue el SA 321 Super Frelon, exitoso en sus versiones SA 321H y SA 321J de transporte. Sin embargo, faltaba reducir aún más las dimensiones del aparato.

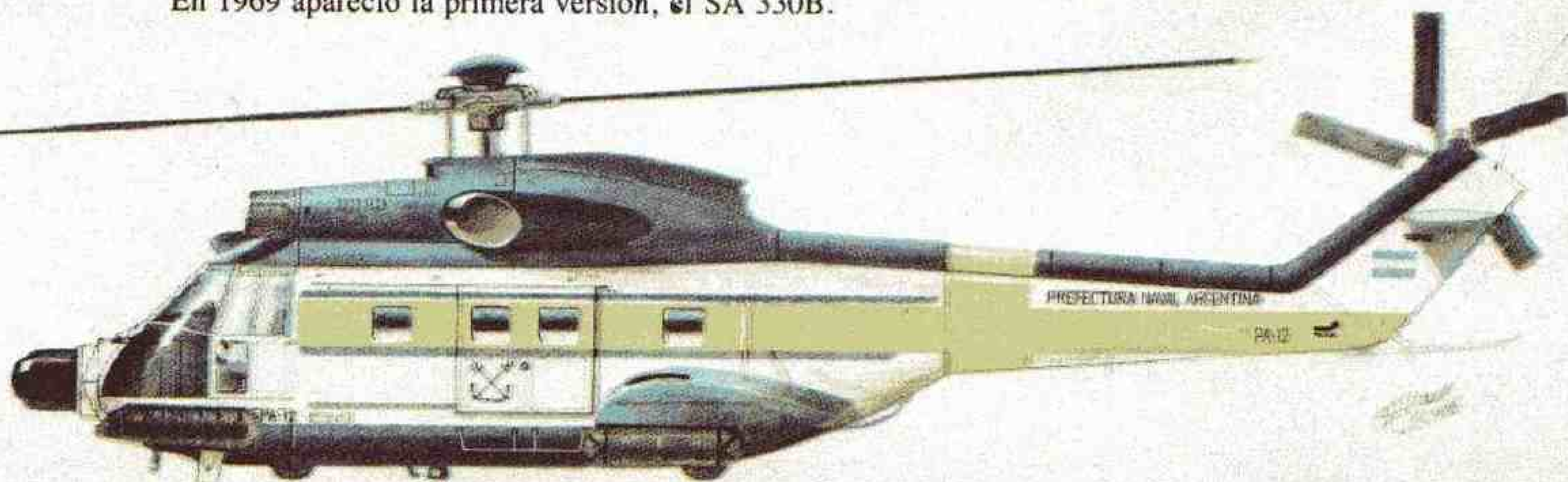
El prototipo SA 330A –que más tarde sería conocido como Puma– realizó su vuelo inaugural en abril de 1965. Iba equipado con turboejes Turboméca Turmo IIIC de 1.300 hp. Otro prototipo siguió a aquél, y luego seis máquinas de preserie continuaron y completaron el lógico desarrollo, que se prolongó durante tres años.

En 1969 apareció la primera versión, el SA 330B. fabricada para la Fuerza Aérea y el Ejército franceses, y el mismo año estuvo lista la variante para exportar, el SA 330C.

El modelo había sido elegido como tercer aparato del acuerdo anglo-francés en materia de helicópteros, para su producción conjunta por Aérospatiale (antes Sud-Aviation) y Westland Helicopters en Hayes. La primera variante para la RAF fue conocida como SA 330E por la empresa constructora y como Puma HC.Mk 1 por la RAF, y su vuelo inaugural fue en noviembre de 1970. La primera unidad operativa que fue dotada con Pumas fue el 33° Squadron en 1971, y luego el 230° Squadron en 1972.

El diseño del Puma, básicamente, consiste en un fuselaje totalmente metálico, con una capacidad para 16 a 20 soldados con su correspondiente equipo. La capacidad depende del número de tripulantes –que suelen ser un piloto en el asiento de estribor y un tripulante con funciones de navegante– o de la carga de combustible. En operaciones de evacuación de bajas se pueden transportar hasta seis camillas junto con seis heridos sentados.

El diseño cuenta también con la incorporación de un rotor principal de cuatro palas, replegables en forma manual, junto con un rotor antipar de cinco palas en el costado de estribor de cola. Se lo utiliza en carga de material, transporte de personal y vehículos, y evacuación de heridos. El SA 330J está dotado de un radar en el morro, que lo habilita para tareas de búsqueda y salvamento. También es utilizado para uso civil.



Helicóptero Puma de la Prefectura Naval Argentina que combatió en Malvinas.

Los cañones de Chanampa

Frente al avance del Regimiento 2 de Paracaidistas británico, en aquella primera batalla de la guerra de las Malvinas, que tiñó de sangre el istmo de Darwin durante dos recias jornadas, se destacaron entre otras acciones de mérito la protagonizada por una batería argentina de cañones Oto Melara de 105 milímetros. Fue su jefe el Tte. 1º Chanampa, del GA 4 Aerotransportado.

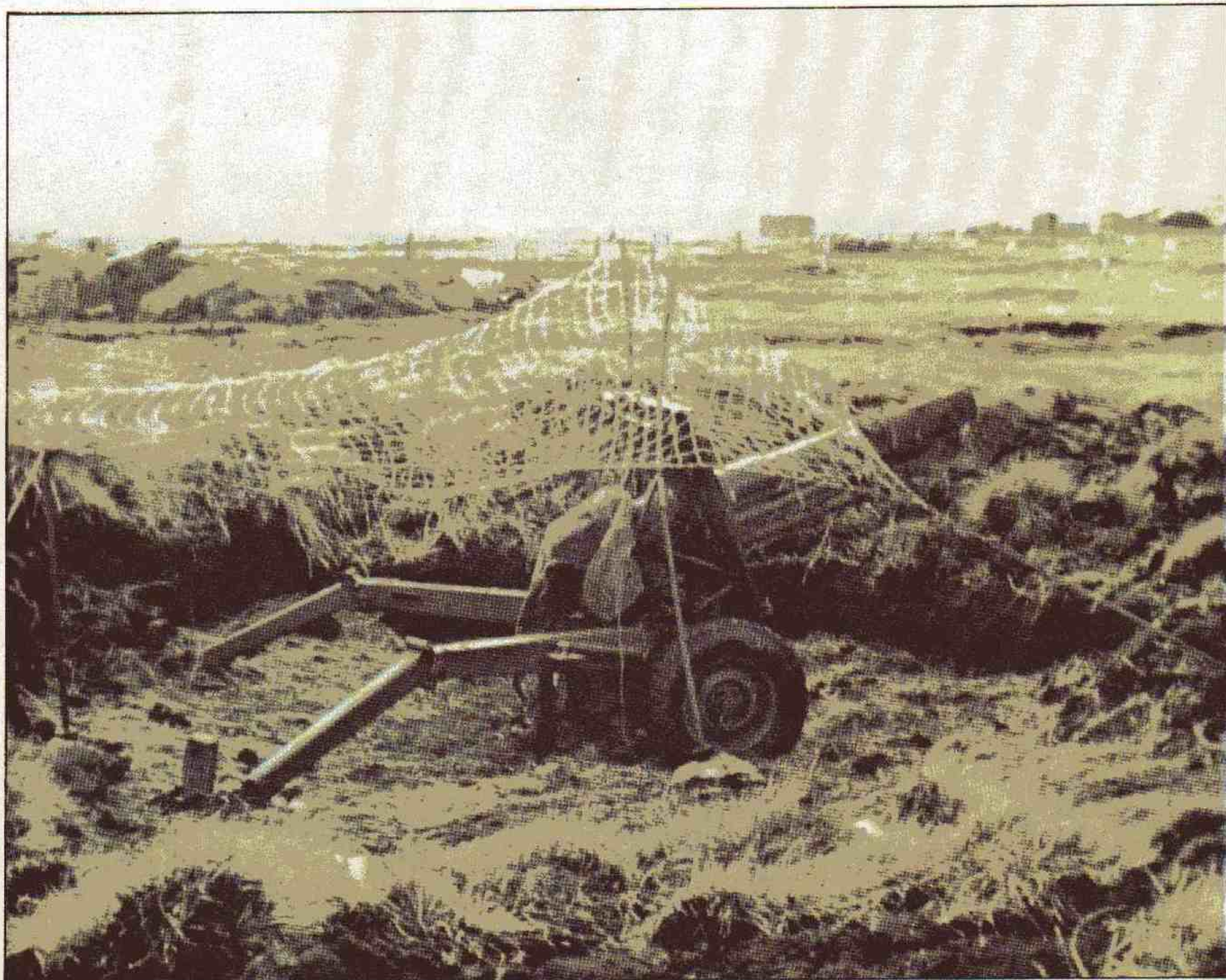
La batería de tiro ''A'' del Grupo de Artillería Aerotrasportada 4, con asiento en Córdoba, tuvo la misión en la guerra de Las Malvinas de dar apoyo al RI 12 integrante de la Fuerza de Tareas Mercedes que luchó en el área Darwin - Pradera del Ganso, luego de producido el desembarco de las tropas inglesas en San Carlos antes de emprender el ataque final a Puerto Argentino.

''La batalla decisiva se prolongó 39 horas, durante las cuales nuestros tres únicos cañones dispararon 1.800 proyectiles, el doble de lo normal, con inminente riesgo de la inutilización de las piezas por su uso más allá de sus límites'', explicó el jefe de esa batería teniente primero Carlos Alberto Chanampa.

El combate conocido como el de Pradera del Ganso, culminó al atardecer del 28 de mayo de 1982 con un cese del fuego, previo a la rendición de la tropa argentina desbordada por la superioridad del enemigo, y dejado atrás el gran escollo que tuvo para preparar el asalto final a Puerto Argentino, quince días después.

El día anterior a las 10.30 de la mañana, la infantería argentina, a las órdenes del subteniente Gómez Centurión, había hecho retroceder a los ingleses provocándo-

Un cañón de 105 mm. de los empleados en los combates en Malvinas, en su posición de tiro enmascarada bajo redes.



le bajas, entre ellas, la del propio jefe del Regimiento 2 de Paracaidistas teniente coronel H. Jones.

La presencia de la batería A del Grupo de Artillería Aerotrasportada 4 en el combate de Pradera del Ganso se produjo luego de grandes esfuerzos para el transporte de las piezas, proyectiles, elementos de tracción y tropa. Cuando el teniente primero Chanampa se colocó en situación de combate sólo contaba con cuatro cañones, de los seis que integran normalmente una batería, uno de los cuales no pudo ser utilizado durante toda la acción por problemas mecánicos, derivados de su permanencia en el mar al producirse el hundimiento del patrullero Río Iguazú de donde fue rescatado por un equipo de buzos junto a otro cañón de 105 milímetros.

La subunidad tampoco pudo utilizar la radio propia por deficiencias en las comunicaciones. Ese hecho lo dejó sin el "observador adelantado", encargado de ir señalando los blancos y en consecuencia sin poder utilizar la central de control de fuego.

"No tenía los ojos (el observador adelantado) ni el cerebro (la central de control de fuego), por cuyo motivo decidí ejecutar el apoyo de fuego basándome en el conocimiento del terreno, la cartografía y datos que obtenía por parte de la infantería, sobre todo del teniente Estévez que me iba informando de la ubicación de la propia tropa y la del enemigo", aportó el teniente primero Chanampa.

Foto de la página 509: Artilleros en plena acción de fuego sirven una pieza de 105 mm. Los cañones del GA 4 en Pradera del Ganso dispararon virtualmente hasta su autodestrucción.

Chanampa ya era en efecto medio baqueano de Malvinas. Había llegado a Puerto Argentino el 25 de abril y afectado por el jefe del grupo, teniente coronel Carlos Alberto Quevedo, a tareas de reconocimiento del terreno en Pradera del Ganso en la seguridad de su futura acción en esa área de combate.

A raiz de que el material no podía ser enviado desde Puerto Argentino, Chanampa recibió instrucciones para regresar a bordo del buque Monsunen en una riesgosa travesía que se prolongó nueve días.

"En Pradera del Ganso el buque permaneció 24 horas, lo que me permitió interiorizarme de la situación que vivía la Fuerza de Tareas Mercedes, sus capacidades y limitaciones, las características del terreno y los medios de apoyo de fuego que disponían, información que me sería de enorme utilidad en el futuro próximo", agregó el teniente primero Chanampa.

Preludio del combate

El 25 de mayo se dispuso el traslado a Pradera del Ganso del material y tropa disponible. Eran dos cañones, más otros dos que habían sido rescatados del Río Iguazú –uno de ellos sin poder ser usado– y un jeep para mitigar el grave problema de "arrastrar" las piezas en los cambios de posiciones.

En el frente se incorporaron dos tractores para esa tarea vital, pese a lo cual el traslado de la munición se

Testimonio

La experiencia de un joven oficial

Carlos Alberto Chanampa. Tenía 27 años y era teniente primero cuando fue enviado a las Malvinas como jefe de una subunidad de artillería para defender Darwin y Pradera del Ganso. Soltero, nacido en Mendoza, criado en Córdoba, desciende de aborígenes catamarqueños. Es el testimonio de hoy.

"Dios me salvó cuando a último momento desistí de embarcarme en el buque "Isla de los Estados" para ir de San Carlos a Puerto Argentino. El "Isla de los Estados" fue hundido 3 horas después. Desde la radio del "Monsunen" donde yo estaba embarcado, escuché el último pedido del radio operador. 'No tiren, no tiren...' No supe más de ellos, de ese hundimiento donde sólo hubo dos sobrevivientes."

"En Pradera del Ganso tirábamos contra una escuela con puntería directa" mirando por el tubo del cañón. La destruimos pero un proyectil casi cae sobre la avanzada de nuestra infantería. La bala quedó corta pero por fortuna pegó sobre una cerca, bajo la cual estaban nuestros soldados, hizo patito y siguió su vuelo."

"La frustración ya pasó. Me siento otro hombre. Fue una experiencia extraordinaria. Mejoré como soldado y como ser humano. Nuestro Ejército estaba preparado para la paz y no para la guerra. De lo que ocurrió en Malvinas no hay que esconder nada. Los jóvenes de hoy no pueden ser sorprendidos, como lo fuimos nosotros que aún mismo en el frente de batalla recibíamos informaciones deformadas de la realidad, difundidas por las radios que transmitían desde el continente y que nosotros escuchábamos en la trinchera."

"El teniente coronel Carlos Alberto Quevedo, el jefe de mi unidad, es una especie de padre para mí, un ejemplo. Fue a Malvinas con una operación de diverticulosis y un ano contranatura. Así condujo como el mejor a su unidad durante toda la guerra. Cuando los médicos ingleses se dieron cuenta de su estado de salud en el campamento de prisioneros de San Carlos, dispusieron su inmediata evacuación en helicóptero. Lo quiero como soldado y como ser humano. Cuando lo encontré en San Carlos estuvimos abrazados dos o tres minutos. Como él volvió antes, pudo enterar a mi familia de que yo no había muerto. La guerra provoca nuevos sentimientos que no se pueden descifrar. Los que estuvimos en Malvinas nos seguimos buscando. Por ejemplo yo busqué mi nuevo destino porque sabía que en la unidad me encontraría con el mayor Perandones y el teniente Gravier que estuvieron en el frente."

"Me enteré del inminente asalto a Puerto Argentino por un oficial inglés



Tte. 1º Carlos A. Chanampa

cuando estaba prisionero en San Carlos. El hombre me lo dijo con lágrimas en los ojos. Me habló de la guerra. Confesó que los soldados ingleses combatían por salvar el honor mancillado por la invasión, pero no por Las Malvinas, que para ellos no tenían importancia. Me reveló que un hermano de su mujer era argentino."

"Nos dieron un trato humanitario. Sólo una vez realizaron una acción psicológica para sacarnos declaraciones. Nos hicieron desnudar en una tarde de mucho frío. No se volvió a repetir. En otra ocasión nos faltó comida pero fue el 8 de junio, un día crítico para los ingleses. Se había producido el ataque de la Fuerza Aérea en Fitz Roy donde tuvieron grandes bajas. El hospital de San Carlos se llenó de tropa enemiga con horribles quemaduras. La mayoría eran Gurkas. Lógico, para atender esa emergencia nos desatendieron a nosotros."

"Cuando supe del inminente ataque final a Puerto Argentino presentí que el fin de la guerra estaba próximo, aunque aún faltaban unos días. Habíamos comprobado en el frente los medios que tenían y su capacidad de relevo para recuperar a la tropa que venía de la lucha. Nuestra tropa estaba desgastada físicamente. Pensé en un milagro, pero sabía difícil que se puediera dar vuelta la tortilla."

"Extraigo como hecho muy positivo la homogeneidad lograda por nuestra unidad. Eramos un grupo compacto. Estábamos juntos en todo momento. Yo me sentía protegido por el resto. La jerarquía sólo era aplicada en la conducción de las acciones. En pleno fragor una esquirla le sacó un cacho de piel de la cara al soldado Reinaldi. Otra destrozó la pistolera del soldado Zulin, que milagrosamente salvó sus piernas. Se levantaron y se pusieron al lado del cañón con un tremendo fervor. Me dije para mí: ¡Qué fenómenos! En ese momento eran los dos tipos más admirables del mundo."



debía hacer a mano por parte de los 50 hombres afectados a ese grupo de artillería.

El parte del frente del jefe del subgrupo indica que el mismo 25 de mayo comenzó el fuego de hostigamiento sobre el sector enemigo y que el subteniente Navarro, con una de las piezas, se adelantó para ejecutar disparos al máximo alcance, en dirección a los montes Usborne y Cantera.

El combate por Darwin - Pradera del Ganso se inició el 26, en cumplimiento de la orden de operaciones 507 (ataque de desarticulación). El subteniente Gustavo Jorge Zanela fue instruido para ocupar una posición, 200 metros delante de las avanzadas de combate. La operación se demoró cuando el vehículo remolcador se desbarrancó a la altura de Darwin.

Expresa el documento que "a esa altura se notaba en el personal un gran agotamiento provocado por el formidable esfuerzo realizado en el emplazamiento de los dos cañones".

El 27 se ordenó al subteniente Navarro llevar a las posiciones adelantadas un cargamento de munición, previniéndose a la superioridad que el grupo consideraba "ineficaz seguir ejecutando fuego sobre el enemigo sin poder comprobar realmente el efecto", con el agregado que esa actividad sin pausa había logrado desgastar al personal que dormía sólo dos horas, y que el material se estaba deteriorando paulatinamente corriéndose el riesgo de que los obuses quedaran fuera de servicio". El tema no se pudo profundizar.

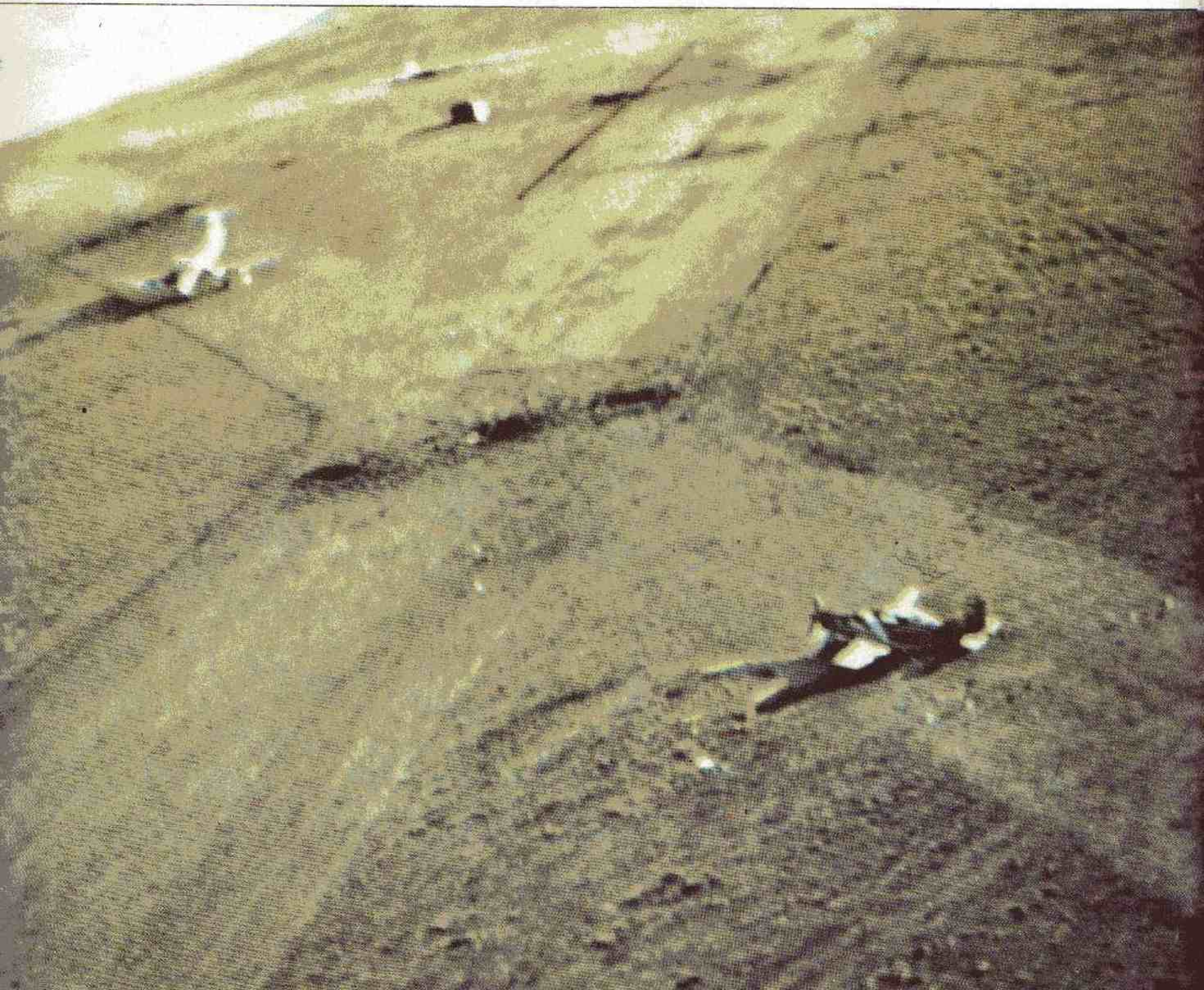
Bajo el fuego

El grupo fue atacado por dos aviones Harrier que dispararon bombas beluga que milagrosamente no provocaron bajas. La actividad aérea y la presencia ostensible de avanzadas indicaban que el enemigo estaba aprestándose al ataque.

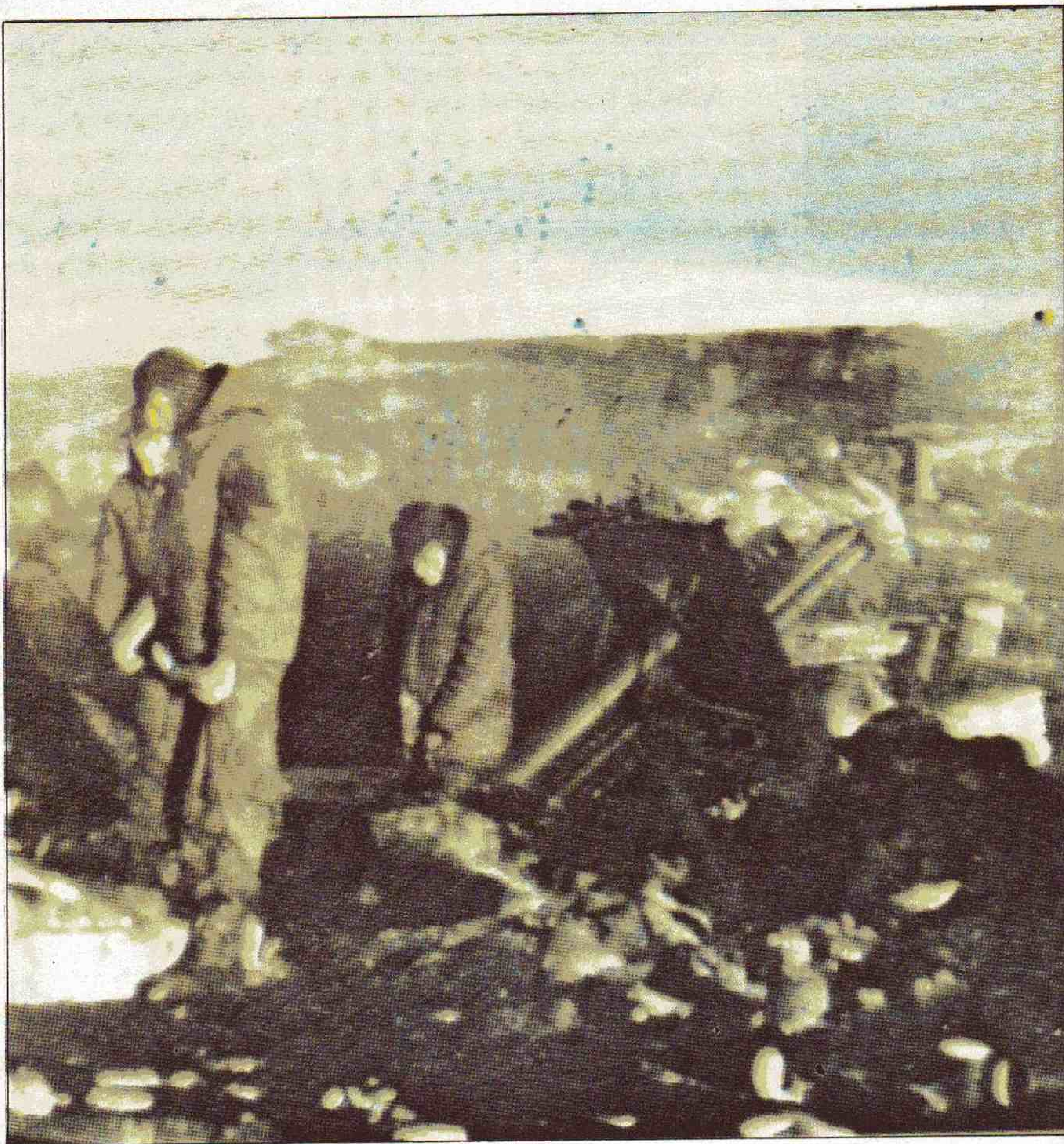
Un intenso fuego naval sobre Darwin y Pradera del Ganso obligó al repliegue de las piezas avanzadas y la reiteración de ese ataque llevó a la unidad a ocupar la posición principal, donde era más posible la contención del enemigo. Desde allí, con las informaciones de la avanzada y con la ayuda de las bengalas enemigas lanzadas para iluminar el terreno, se pudo usar con eficacia el fuego hacia la entrada del istmo y las alturas de Darwin.

El 28 a las 10 los elementos de combate se encontraban casi en su totalidad dentro de la población de Pradera del Ganso, y media hora después se producía el repliegue inglés con la muerte de su jefe.

Al mediodía los ingleses volvieron al ataque. Los



La pista de la BAM Condor, en Pradera del Ganso, tal como quedó centrada por las bombas de un ataque aéreo británico. Se observan aviones argentinos destruidos.



sargentos Rivas y Moreno habían conseguido la pieza que faltaba para hacer funcionar el cañón número cuatro, pero el intenso fuego de mortero del enemigo evitó el cumplimiento de esta tarea.

En la nueva posición, los cañones se ubicaron en abanico. El escenario de la batalla estaba tan próximo que el fuego se ejecutó "con puntería directa". Uno de los objetivos alcanzado y destruido fue el edificio de una escuela ocupada por el enemigo y ubicada a menos de 200 metros de los cañones argentinos.

El avance inglés no se detenía. Ahora era el fuego de las ametralladoras. Los oficiales y soldados de la unidad se protegían de las balas tras el escudo y las ruedas de los cañones.

"Continuamos haciendo fuego contra el enemigo, que infructuosamente intentaba aproximarse. Al llegar la noche en pleno fragor del combate, llegó la orden de alto el fuego. Permanecimos toda la noche en la posición. Por la mañana nos enteramos de que el Jefe de la Fuerza de Tareas trataría la rendición de la plaza con el comando inglés. Cuando tuvimos la certeza de la rendición procedimos a destruir totalmente el material", concluye el informe del capitán Chanampa.

Así terminó para ellos la batalla de Pradera del Ganso. La batería de tiro "A" del Grupo de Artillería Aerotrasportada 4, había cumplido su misión.

Un 105 en el momento de disparar, con sus servidores que permanecen en el lugar sin buscar refugio. El apoyo de fuego a la primera línea exigió al extremo a los hombres y al meterial.



Gendarmería Nacional



Con las primeras Unidades de Ejército, en mayo de 1810, nace el concepto de frontera de la Nación.

En 1917, se conforma el primer "Regimiento de Gendarmería de Línea" y el 12 de Caballería, dependientes de la 5ª División de ejército, con asiento en Las Lomitas (Formosa), habiéndose integrado hasta 1921, diez Cuerpos de Gendarmería de Línea.

El primer proyecto de creación de Gendarmería Nacional data de la Presidencia de Nicolás Avellaneda (1877). Recién el 8 de agosto de 1936 ingresó al Congreso el proyecto definitivo, que fue aprobado el 28 de Julio de 1938 por Ley 12.367.

A partir de allí se incorpora una nueva Fuerza que deberá solucionar una imperiosa necesidad de las "Fronteras de la Patria". Así nace Gendarmería Nacional, con una organización y forma militar con funciones polivalentes. En modificaciones legislativas posteriores, la definen como un "Cuerpo militarizado de seguridad" estructurado en base a leyes y reglamentos de Ejército; un "Cuerpo militar auxiliar de seguridad", concretando así un carácter netamente militar, posteriormente vuelve al anterior concepto jurídico "una fuerza de seguridad militarizada". Se reafirma el concepto anterior en el ámbito de su accionar, toda vez que con ella se pretende el resguardo de los objetivos vitales para la República. Paralelamente a estos conceptos, Gendarmería Nacional se ha proyectado en el tiempo superando convulsiones sociales y afirmando los valores nacionales.

El 24 de junio de 1930, parten los primeros efectivos de Gendarmería Nacional con destino a Presidencia Roque Sáenz Peña (Chaco). "La Razón califica esta partida, teniendo en cuenta sus objetivos civilizadores, como "La Tercera Campaña del Desierto".

En su accionar por la afirmación de la soberanía, cabe recordar su actuación en los episodios tales como "El Remanso-Fortín La Verde" (Formosa Año 1958/1961), "El Remansito" (Formosa Año 1961), Operación "Santa Rosa": (Provincia de Salta año 1964), "Río Encuentro (Chubut - Año 1964), "Laguna del Desierto" (Santa Cruz - Año 1965), "Laguna del Condor" - Santa Cruz - Año 1981), "Operación Apipé" (Años 1976/1981), y su actuación en el TOAS (Malvinas 1982) y otros que se suscitaron con motivo de violaciones del Territorio Nacional.

El primer Director fue el Cnl. D. Manuel María Calderón, quien creó tres zonas de jurisdicción del nuevo Cuerpo: Norte, con asiento en Resistencia y jurisdicción en Chaco, Formosa, Misiones y Los Andes; Centro con asiento en Viedma y abarcando los territorios de La Pampa, Neuquén y Río Negro; y Sur con asiento en Trelew comprendiendo Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

En 1944 abre sus puertas la Escuela de Gendarmería Nacional General Martín Miguel de Güemes, de donde egresan los Oficiales de la Fuerza, en 1962 se crea la Escuela de Suboficiales "Cabo Raúl Remberto Cuello" y en 1956 la Escuela Superior de Gendarmería Nacional "General de brigada Manuel María Calderón".

En la actualidad, Gendarmería Nacional depende del Ministerio de Defensa y su organización se conforma con una Dirección Nacional, cinco Regiones, catorce Agrupaciones, once Escuadrones de Seguridad y treinta y ocho Escuadrones de Frontera.



Suboficial de GN:
En la ilustración, el Sarg. Ay. Ramón Gumercindo Acosta muerto en combate en Malvinas.

“Si todas hubieran explotado...”

La verdadera historia de las bombas argentinas

El interrogante sobrevivió a la guerra de las Malvinas. ¿Hasta qué punto habría cambiado el curso de la batalla si todas las bombas arrojadas por la Fuerza Aérea Argentina hubieran estallado efectivamente sobre los blancos alcanzados? Por primera vez aquí, una autoridad en el tema explica qué pasó y qué se hizo para lograr mejores resultados. En la foto de abajo, una bomba de 125 kilogramos.

Todavía hoy, a más de cuatro años de concluida la guerra de las Malvinas, subsisten en muchos medios –inclusive en publicaciones o estudios hechos en el extranjero– interrogantes sobre la eficacia de las bombas utilizadas por la aviación argentina. Esas dudas giran en torno del buen estado de mantenimiento de las bombas, del correcto armado de sus espoletas, la presunta obsolescencia de los artefactos o la falta de capacidad del personal que las manejaba. Ahora se puede poner punto final a esa polémica y dar una respuesta, definitiva y fundamentada, a la clásica pregunta de ¿por qué no explotaron las bombas? Para ellos se recurrió a un experto en el tema, el vicecomodoro Arturo Pereyra, quien durante la guerra fue precisamente el especialista en Armamentos del Departamento Operaciones del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur (FAS), órgano este último que fue creado especialmente para conducir las operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte en su área de influencia.

Cuando estalló la guerra, la Fuerza Aérea Argentina estaba estudiando la adecuación de sus sistemas de armas para operar en el mar, ya sea en misiones de interdicción de buques logísticos o de ataques directos a buques de guerra. La primera conclusión fue que atacar a esas ''fortalezas flotantes'' como eran las naves inglesas, erizadas de artillería antiaérea, misiles y radares, con el material con que se contaba y de acuerdo con las doctrinas de empleo clásicas, resultaba imposible. Según los dictados de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte), para atacar a una fragata del tipo de las utilizadas por la Armada británica, se debe emplear un mínimo de 16 aviones, de manera que éstos saturen los radares del buque y puedan penetrar sus defensas. La idea es que aunque algunos resulten derribados, se asegura que una cantidad llegará al blanco. Esa misma doctrina consigna también que el ángulo óptimo de entrada del avión es de 45 grados de picada, para lo cual tiene que partir de una altura mínima de entre 3.000 y 4.000 metros. En esas condiciones y con los medios de la fuerza Aérea Argentina, hubiera significado la destrucción de todos sus aviones, quizás sin que alguno lograra siquiera arrojar sus bombas.



Se optó en consecuencia por otro sistema, basado en el logro de una cierta sorpresa, con un vuelo a muy baja altura y un lanzamiento de bombas prácticamente sobre el blanco. Pero ésto trajo aparejado la necesidad de reformar las bombas, específicamente en lo que se refiere a espoletas y en general al llamado "tren de fuego" (es decir, el sistema por el cual en difinitiva hace explosión), de manera de que explotaran al momento del impacto.

Esto, que parece tan simple, es en realidad producto de un delicado balance de varios factores. En primer lugar, hay que considerar el seguro de armado, un dispositivo con el que cuentan todas las bombas y que impide que se produzca la deflagración si no está a una distancia predeterminada del avión lanzador. Este artilugio requiere, según se lo regule, unos tres o cuatro segundos para dejar armada la bomba. Como la técnica empleada por los aviadores argentinos implicaba lanzar las bombas, que toman una velocidad que oscila en los 250 m/s, desde distancias muy reducidas, el lapso entre el momento en que dejaban el avión y alcanzaban el blanco no era suficiente para el armado. Se discutió entonces el problema con los pilotos y ellos estuvieron de acuerdo en reducir el tiempo de armado, sacrificando así su propia seguridad, en pro de la efectividad. Cabe acotar aquí que los pilotos de combate no sólo aceptaron esta reducción, sino que por iniciativa propia en muchas oportunidades la disminuyeron aún más.

Ocurre luego que, con la bomba ya armada, teóricamente al momento de chocar con su blanco debe explotar. Pero si eso ocurre afectaría también al propio avión lanzador, ya que coincidiría con su pasaje sobre el buque, dado que la bomba en vuelo libre y el avión prácticamente avanzan a la misma velocidad. Entonces la única solución era que el "tiempo" quitado al seguro de armado fuera añadido como retardo del tiempo de explosión de la espoleta, para permitir el paso seguro del avión –y no sólo el lanzador, sino además los otros componentes del grupo atacante– sin convertir la operación en una misión "suicida", algo que nunca estuvo en la mente de los pilotos argentinos.

"Al definir el retardo de explosión, explica el vicecomodoro Pereyra, se debe optar entre dos criterios: uno seguro para el avión que la lanza o uno apto para producir daño en el blanco. Como los riesgos en este último caso son excesivos, hay que dejar de lado la eficacia en el blanco para buscar la seguridad del avión y que no sean misiones suicidas. Ese tiempo entonces no puede ser inferior a ocho o diez segundos."

Ahora surge otro problema, el casco de estos modernos buques es muy liviano, consiste de planchuelas de unos 10 ó 12 mm. de grosor, reforzado solamente en el sector de polvorines, donde el blindaje oscila entre 25 y 50 mm. de espesor. Por otra parte, si la bomba en su trayecto no encontraba superficies "duras", como los motores o algunos depósitos, era seguro que atravesaba al buque de lado a lado. Si se toma en cuenta que el ancho de un buque oscila en los 15 metros y la velocidad de la bomba en unos 250 metros por segundo, un simple cálculo establece que teóricamente, es decir, sin considerar el efecto de "frenado" producido por la fricción contra los distintos elementos que va encontrando a su paso, demoraría seis centésimos de segundo en atravesar el casco. Resultan obvias las dificultades para coordinar los tiempos de las espoletas dentro de estos ajustados e inmodificables parámetros.

Para lograr todo ésto tuvieron que realizarse una serie de ensayos, que se llevaron a cabo prácticamente sobre la base de las mismas experiencias en el teatro de la guerra. "Primero se hicieron una cantidad de vuelos, relata Pereyra, haciendo la trayectografía de la bomba, haciendo la composición de su trayecto, para llegar luego al sistema de puntería que deberíamos emplear. Estas comprobaciones las hicimos contra murallones, contra barrancas, en las cuales en una sucesiva cantidad de pruebas se logró una eficacia muy grande. Es decir, las explosiones eran muy buenas, si bien la consistencia del terreno no era la misma de la de un buque y al ser más blanda la bomba se enterraba mucho, las explosiones eran muy nítidas, muy fuertes. De esto se deduce que el sistema en sí, dado que se lanzaba desde la misma distancia y altura que contra los buques, dio un muy buen resultado. Prácticamente logramos un 98 por ciento de eficacia.

"Nosotros calculamos a priori que, como consecuencia de las limitaciones impuestas por los tiempos de retardo, solamente entre el 30 y el 40 por ciento de las bombas iba a explotar dentro de los buques y el resto, hasta completar alrededor de un 95 por ciento, haría explosión fuera de los cascos."

"No sé de otra guerra en la cual se haya utilizado esta modalidad operativa, continúa el experto en armamentos, pero creo que a nosotros nos dió un excelente resultado, porque llegamos al enemigo con viejas armas convencionales, logramos dañarles severamente los buques y en algunos casos llegamos a hundirlos. Pero lo que sí es seguro es que los buques a los que llegamos quedaron fuera de servicio, solamente por el agujero de dimensiones considerables que puede abrir una bomba aunque no explote. O sea que sabíamos, aunque no por cuánto tiempo, que iba a quedar fuera de servicio, y ese era nuestro objetivo."

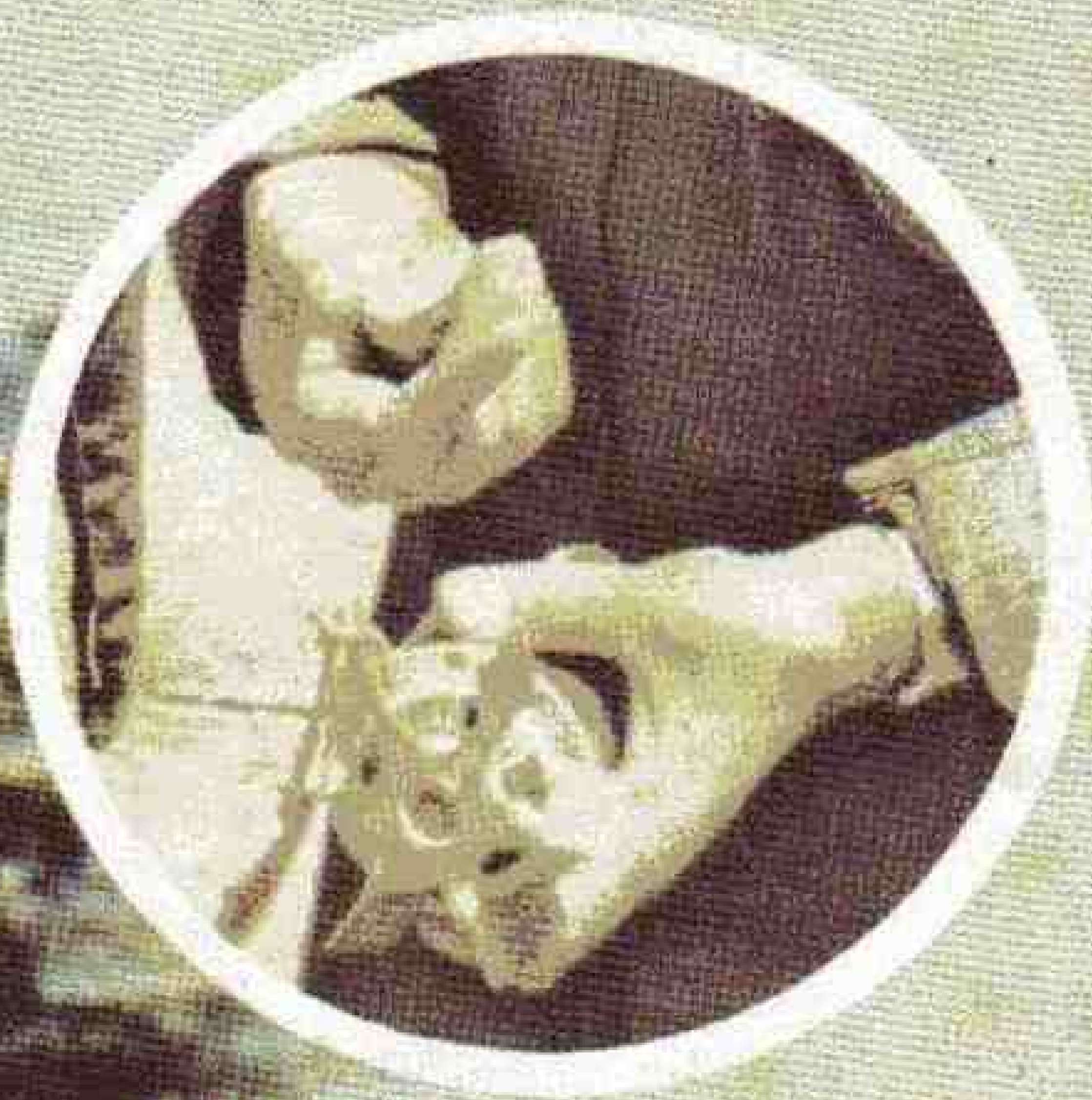
Bombas argentinas e inglesas, contra la flota

Las bombas que se utilizaron en la guerra de Malvinas fueron las de 500, 250 y 125 kg, estas dos últimas de fabricación argentina y la primera, irónicamente, de origen británico, todas de carcaza de hierro de tipo convencional. Cualquiera de ellas podía ser lanzada para que siguiera una trayectoria libre o ser frenada por paracaídas (justamente para dar tiempo al avión a escapar).

Las frenadas por paracaídas, utilizadas por ejemplo en el primer ataque contra la flota inglesa, el 1 de mayo, se emplearon en menor proporción a medida que se adquiría más experiencia, ya que por su comportamiento exigía que los pilotos tuvieran que elevarse más de lo conveniente para su lanzamiento. Si se usaron más profusamente contra blancos en tierra, a pesar de que ofrecían ciertas dificultades. Luego del desembarco británico en San Carlos, por ejemplo, los aviones argentinos que dirigían sus ataques contra las posiciones enemigas debían volar "pegados" al suelo en una zona muy ondulada, por lo que a menudo ocurría que cuando lanzaban sus bombas al blanco se encontraba en una parte alta del terreno, con lo que no daba tiempo a que se armaran todos sus sistemas. En este tipo de bomba el frenado del paracaídas activa la espoleta, de manera que si impacta antes simplemente no explota.

Una vez más, si los pilotos buscaban una mayor altura para asegurar el armado, se exponían excesivamente al nutrido fuego desde tierra, que a medida que

Foto de la página 515:
La escena muestra lo que vio el piloto de un avión argentino que atacaba a la flota británica. Este documento excepcional fue captado por la cineametralladora del propio avión. Picando sobre el estrecho de San Carlos o "el callejón de las bombas" como dieron en llamarlo los ingleses en mayo de 1982.



Dentro del círculo, la espoleta detonadora de las bombas. De tan pequeño elemento dependía la [illegible] del ataque.



El vicecomodoro Arturo Pereyra, quien durante la guerra estuvo a cargo de armamentos en el Departamento Operaciones de la Fuerza Aérea Sur, muestra uno de los tipos de espoleta que se utilizaron.

se consolidaba el desembarco británico incorporaba, además de los lanzamisiles portátiles Blowpipe, baterías de misiles Rapier y de artillería antiaérea.

También se utilizaron algunas bombas frenadas pero no por paracaídas sino por aletas metálicas, que se despliegan al momento de ser lanzadas. Estas bombas, "un tanto antiguas pero muy buenas", fueron utilizadas con éxito, pero contra blancos terrestres y no contra buques.

La sensibilidad de las espoletas al impacto es un valor fijo, es decir que no se puede modificar como los retardos. Ahora bien, las bombas lanzadas libres contra los buques tenían una buena percusión porque impactaban contra un elemento duro como es el casco metálico, por lo que no hacía falta energía adicional para que el percutor picara los cebos que a su vez desencadenarían la explosión. Sí hubo problemas con las bombas frenadas por paracaídas que no tocaban al barco e impactaban en el agua. En este caso la energía producto del choque contra la superficie líquida resultaba insuficiente para iniciar el ciclo de deflagración. Se recurrió entonces a una ingeniosa solución "casera": colocaron en la espoleta un disco metálico con la intención de que por su mayor superficie en relación con la espoleta absorbiera, y en consecuencia trasmitiera, mayor energía como para poder picar los cebos. Y efectivamente así sucedió.

Otro tipo de bombas que en aglún momento se pensó emplear fueron las incendiarias, pero "por razones humanitarias", según opinión del vicecomodoro Pereyra, se desistió. "De haberse empleado, no habrían existido los problemas que ocurrieron con las convencionales, porque la bomba incendiaria tiene una carcaza sumamente blanda, casi como una lata de conserva. En una bomba común la relación de pesos es de un 40 por ciento de explosivos y 60 por ciento de carcaza, pero en la incendiaria la cubierta es muy liviana y la mayor parte del peso radica en su carga, normalmente líquida, del tipo Napalm, por ejemplo. Entonces al impactar contra un objeto duro como el buque o el terreno la carcaza se abre y se esparce todo el líquido, que se enciende. Es un líquido pegajoso, como una gelatina, pero es terrible, es una mezcla de nafta, alcoholes, fósforo, que le dan una tremenda temperatura de combustión y el gel incorporado la hace adherente y persistente. Pero se decidió no utilizarla."

En cuanto a las espoletas empleadas, todas de fabricación argentina, ya se mencionaron las montadas en las bombas frenadas por paracaídas. En éstas, hay una masa que por la inercia creada al deplegarse el paracaídas, se desplaza hacia adelante e inicia el sistema. Por supuesto que todo está calculado de manera que la masa responda solamente más allá de una cierta aceleración negativa. Una vez desplazada, esta masa puede, por ejemplo, comprimir un resorte que a su vez cierra un circuito electrónico que pone en marcha un mecanismo de tiempo, o bien puede disparar un gatillo que destrabe un dispositivo de relojería cargado a resorte, que empieza a moverse lentamente hasta enfrentar los cebos del sistema y dejarlos listos para iniciar la explosión.

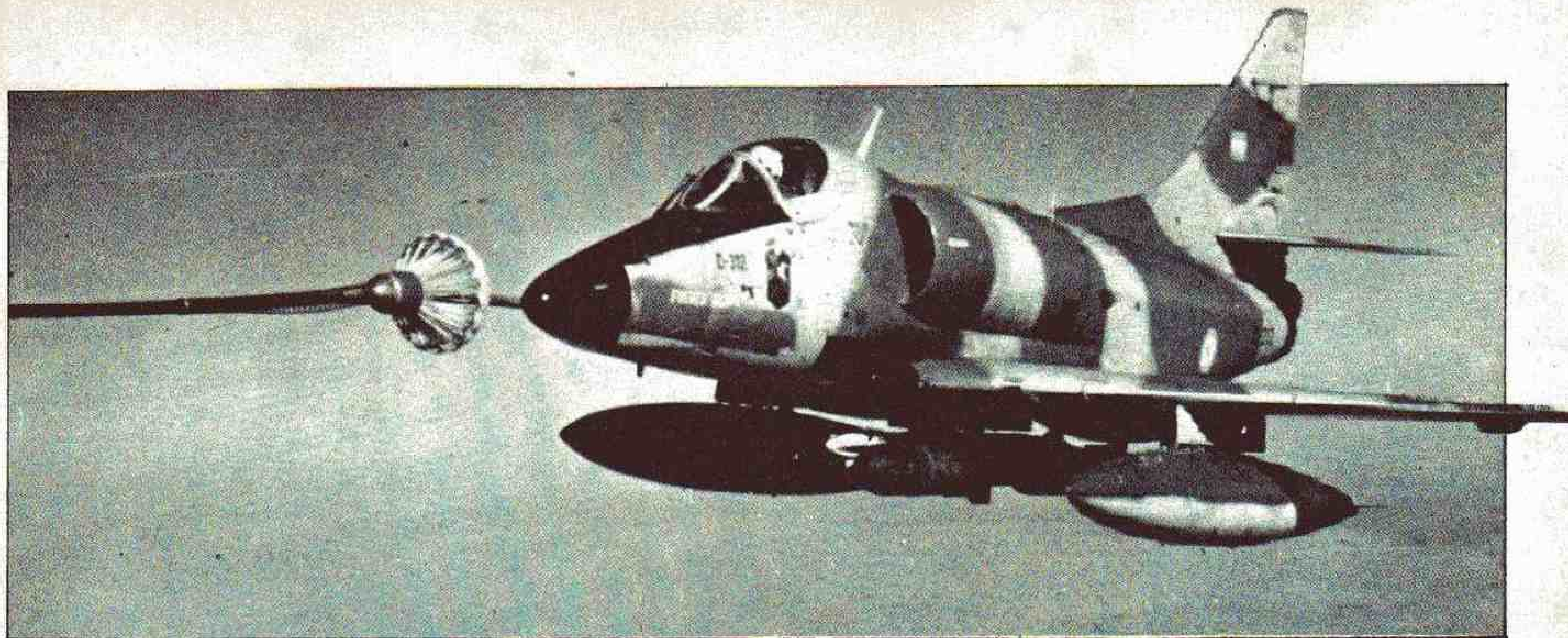
Una vuelta más de hélice

Otro sistema utilizado fue el de hélice, en el que por simple fuerza aerodinámica esta hélice va girando y accionando un tornillo que en determinado tiempo, precisamente calculado, hace que se arme la espoleta. Mientras la bomba está sujeta al avión, la hélice permanece trabada por un pasador, que a su vez está sujeto a un punto fijo del fuselaje, de manera que solamente al ser lanzada por el piloto la bomba y alejarse se corta este alambre y empieza a girar. Una práctica que se hizo relativamente común durante la guerra fue que los armeros, a pedido de los pilotos, hicieran dar algunas vueltas a las hélices antes de asegurarlas con el fin de reducir el tiempo de armado.

En general no se detectaron fallas en las espoletas que superaran los límites previsibles. "Un sistema mecánico en sí nunca es perfecto, recuerda Pereyra, por lo que se considera que en un 96 por ciento de casos de lanzamiento tiene que funcionar bien y queda el otro 4 por ciento como margen de fallas. Por supuesto todo sistema mecánico, y aún electrónico, puede presentar problemas. Al sistema electrónico lo afecta la temperatura; los componentes, en los mecánicos, como por ejemplo un resorte, tienen su vencimiento, y a temperaturas muy bajas se pueden cristalizar y comportarse entonces de distinta manera; un sistema de bolillas puede llegar a trabarse también a causa de los cambios de temperatura. Los sistemas electrónicos todos funcionan con una fuente de alimentación que a su vez es susceptible a las fallas. Es decir, son todos sistemas complicados en los que se prevé un porcentaje de fallas y lógicamente van a llegar a tenerlas."

Lo que sí es seguro no hubo, fueron explosiones accidentales en las bombas. Sólo en algún caso aislado, como en los aviones A4 Skyhawk que atacaron al portaaviones *Invincible*, los misiles lanzados contra los aviones hicieron impacto directo, con lo que provocaron una gran explosión que a su vez, se estima, hizo explotar las bombas, pero por "simpatía" y no por falla de su espoleta.

Otro de los problemas que pueden haber afectado los sistemas de las bombas, son los originados por factores



Un cazabombardero A 4C cargado con cuatro bombas de 125 kilos en el soporte central, bajo el fuselaje, se reabastece de combustible en el aire.

climáticos. Ocurría que como los aviones cruzaban muchas veces por frentes de tormenta, al volar a través de agua, en forma de lluvia, a muy baja temperatura, pequeñas gotitas podrían luego haberse congelado y trabado así los sistemas de las espoletas. También podía ocurrir que sufrieran impactos de pequeñas esquirlas –al volar bajo sobre zonas atacadas– con los consecuentes daños en el sistema de espoletas. Se detectó un caso de este tipo cuando un avión sufrió daños por esquirlas y tuvo que regresar a su base sin completar la misión y con su carga de bombas. Ya en tierra, los armeros comprobaron que la espoleta tenía daños que le hubieran impedido explotar si la hubiera lanzado.

"Si todas hubieran explotado"

"Los norteamericanos, los ingleses, los extranjeros en general, dicen que si hubieran explotado todas las bombas (lanzadas por los aviones argentinos), todas las fragatas hubieran ido al fondo del mar, afirma el vicecomodoro Pereyra, y era cierto. Pero no explotaron no por fallas del armado, por material mal mantenido, por falta de conocimiento del personal que manejaba las bombas o porque eran muy viejas. No, esas bombas lanzadas contra el terreno explotan el 95 por ciento y no hay ninguna duda de ello. Aún contra los buques estoy seguro que explotaban el 95 por ciento, pero no dentro de la nave, sino afuera o abajo, y seguramente lo dejaban seriamente dañado. Ese era el objetivo de la Fuerza Aérea. Un objetivo limitado, por cierto, pero que estaba a nuestro alcance. Estábamos en guerra y teníamos que hacer lo mejor que se pudiera para dañar al enemigo. Sabíamos que no era lo mismo que tirarle con misiles especiales contra buque, como los Exocet u Otomat.

"En resumen, destaca el experto en armamentos, con bombas no se podía hacer más. Se emplearon los medios que se tenían de la mejor manera posible. No se me ocurre –y no se me ocurrió en ese momento– otra manera más eficaz de utilizarlas, se logró el máximo de lo que podían dar. Se hizo lo mejor que se pudo hacer."

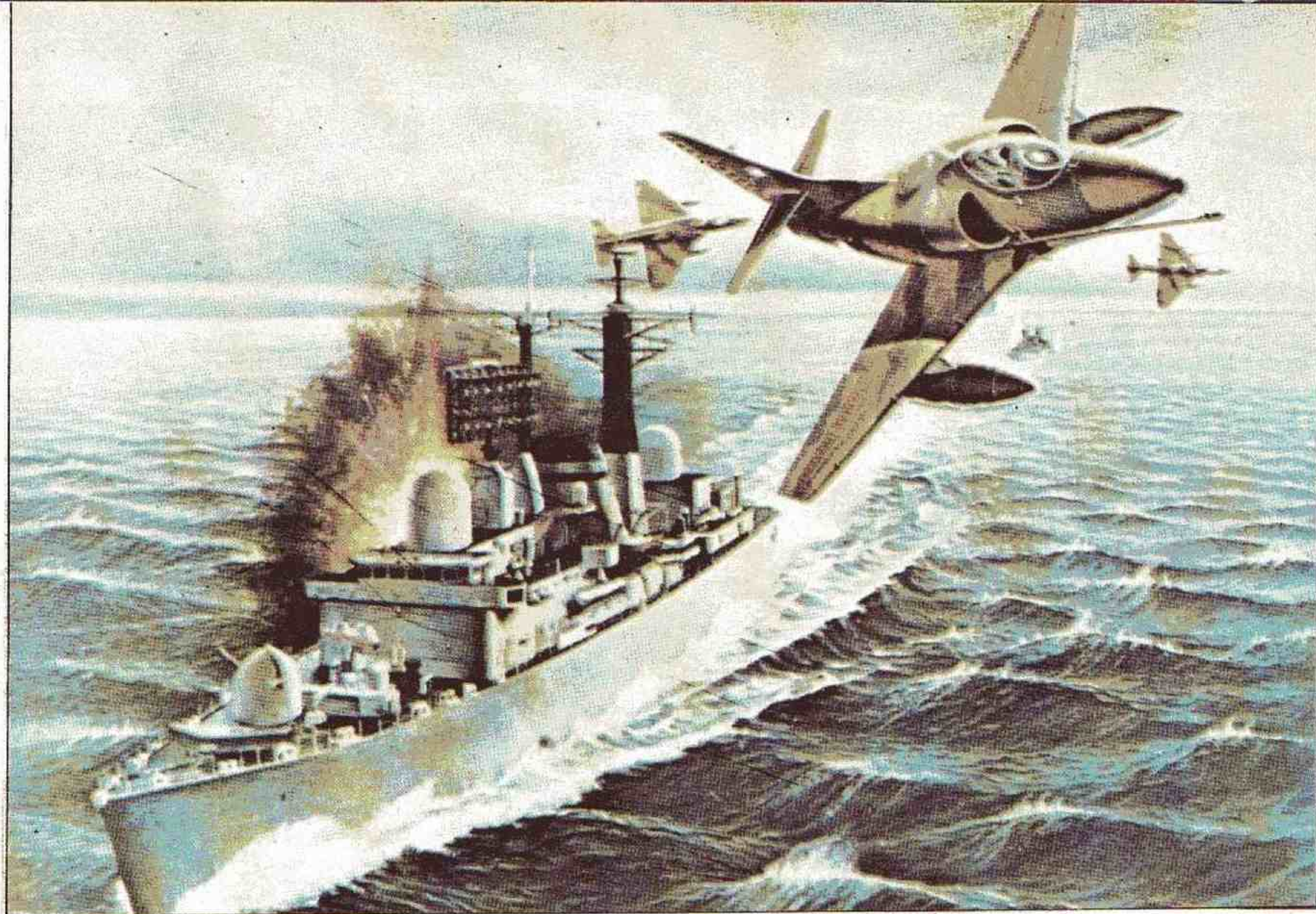
Toda experiencia bélica deja sus lecciones para el futuro. En este caso particular y sobre el tema bombas ya está todo dicho. Lo más conveniente para atacar las fragatas son los misiles aire-mar, como el bien conocido Exocet, es decir, un misil que puede ser lanzado a distancia. "Un misil en el que el blanco pueda ser detectado por radares, a bordo mismo del avión lanzador o de otro aparato acompañante, explica Pereyra. Una vez lanzado, ese misil debería tener un sistema de navegación inercial, basado en una primera etapa en datos proporcionados por el avión lanzador y en la proximidad del blanco que utilizara un radar propio que le permita realizar una aproximación de precisión. Yo diría, además, que en esta última etapa el guiado debería ser por infrarrojo, algo que no tiene el Exocet, inclusive con espoletas no de percusión sino del tipo electromagnéticas, de manera que explotara al estar próximo a una masa metálica grande como es el buque. Así se evitaría que, en el caso de un mar picado, el misil, aún correctamente guiado, al tener que volar encima de las olas pase por sobre el buque."

Otros armamentos

Al vicecomodoro Pereyra y su equipo de colaboradores le tocó también analizar las posibilidades de emplear otros tipos de armamentos. Así, en el caso de los cohetes (diferentes del misil en que tienen una trayectoria fija, no guiados) se comprobó que el problema residía en que se necesita un ángulo de lanzamiento de unos 25 grados, con lo que avión debía entrar en altura con el consiguiente riesgo. La explicación es sencilla: al volar en rasante el avión no va exactamente paralelo a la superficie con la nariz apuntando un poco hacia arriba, de manera que si disparara cohetes, que obviamente siguen la línea de desplazamiento del lanzador, estos pasarían por encima del buque.

También se analizó la posibilidad de utilizar los misiles para combate aire-aire, con guiado infrarrojo (esto es, que buscan una emisión de calor), contra los buques, pero el principal argumento en contra es la pequeña carga explosiva de estos artefactos, pensada por supuesto para dañar a un blanco de reducidas dimensiones como lo es un avión de combate y que produciría escasos efectos en uno del tamaño de una nave de guerra, salvo que el azar lo haga impactar en uno de los centros vitales, por cierto bien protegidos.

Por otra parte, en el caso de que uno de estos misiles provocara una explosión de importancia –por haber impactado en un polvorín, por ejemplo–, el hecho de que se produciría instantáneamente, sin ningún tipo de retardo, implicaría un serio riesgo tanto para el avión



Un A 4C de la Fuerza Aérea Argentina escapa tras haber lanzado su bomba contra una fragata inglesa. Así fue hundida la HMS Coventry, por ejemplo. (Cuadro pintado por el Capitán –RES– Ezequiel Martínez).

lanzador como para los que le siguen, en el momento de volar sobre el objetivo.

Con respecto a los misiles aire-aire con que contaban los aviones de la Fuerza Aérea Argentina, eran los "Shafrir", de prestaciones similares al norteamericano "Sidewinder" modelo B (muy inferior al Sidewinder L que usaron los británicos) y los franceses Matra R-530 y R-550, de muy buenas performances pero aún por debajo de las del letal AIM-9L.

Pero el problema para los argentinos en lo que respecta al combate entre aviones es que llegaban a las islas con muy escasa autonomía de vuelo (los cazas interceptores Mirage III no cuentan con sistema de reabastecimiento en vuelo) por lo que las oportunidades de enfrentamientos aire-aire fueron muy pocas y en la mayoría los ingleses preferían rehusar el combate. Si la situación llevaba a un eventual enfrentamiento en iguales condiciones, a una misma altura, los Harrier optaban por retirarse, en cambio sí atacaban cuando sus buques de alerta radar les indicaban la aproximación de aviones argentinos y así podían maniobrar para ponerse en situación ventajosa para disparar los misiles, los que por otra parte no hace falta lanzar desde atrás sino que también "enganchan" su blanco desde posiciones de más de 90 grados respecto de la tobera de escape de gases del avión (obviamente el punto más caliente). La otra gran diferencia entre los misiles en poder de los argentinos y los Sidewinder de los ingleses es su mayor poder de "discriminación" de fuentes emisoras de calor. Por ejemplo, los argentinos tenían el problema de que, según fuera la posición del sol, los sensores de sus misiles podían "engancharse" en esta fuente descartando emisiones menores como las producidas por las turbinas.

Otro tipo de armamento que se utilizó con éxito, dentro de sus posibilidades, fueron los cañones de 30 mm. de calibre que llevan los aviones de combate. Si bien no se trata de un arma que en una decena de impactos pueda destruir un buque, sí puede provocar daños considerables en todos sus sistemas electrónicos, en las antenas o aún en los centros de control. Los aviones argentinos iban dotados de munición de tipo explosivo, con un proyectil trazante cada siete, para dar al piloto una muestra visual de la trayectoria. Inclusive el único derribo de un avión inglés en combate aire-aire, un hecho que recién fue comprobado dos años después de haber terminado la guerra, fue producto de una ráfaga disparada por los cañones de un Mirage.

La reflexión final del vicecomodoro Pereyra es que "la flota inglesa no venía preparada para contrarrestar un tipo de ataque así, con aviones a muy baja altura. Venían más bien preparados para ataques convencionales. Pero en el caso de los ataques de la Fuerza Aérea Argentina los aviones efectuaban una aproximación semejante a la de un misil de trayectoria rasante. Los ingleses contaban sólo con el sistema de misiles anti-misiles Seawolf, pero no es lo mismo dispararlo contra una aeronave dirigida por la inteligencia de un piloto, que puede decidir maniobras evasivas inesperadas para confundir al sistema de guiado del misil defensor, que hacerlo contra un misil que cuenta con cierta 'inteligencia' pero no con la capacidad de reaccionar y decidir en base de la evolución de la situación."

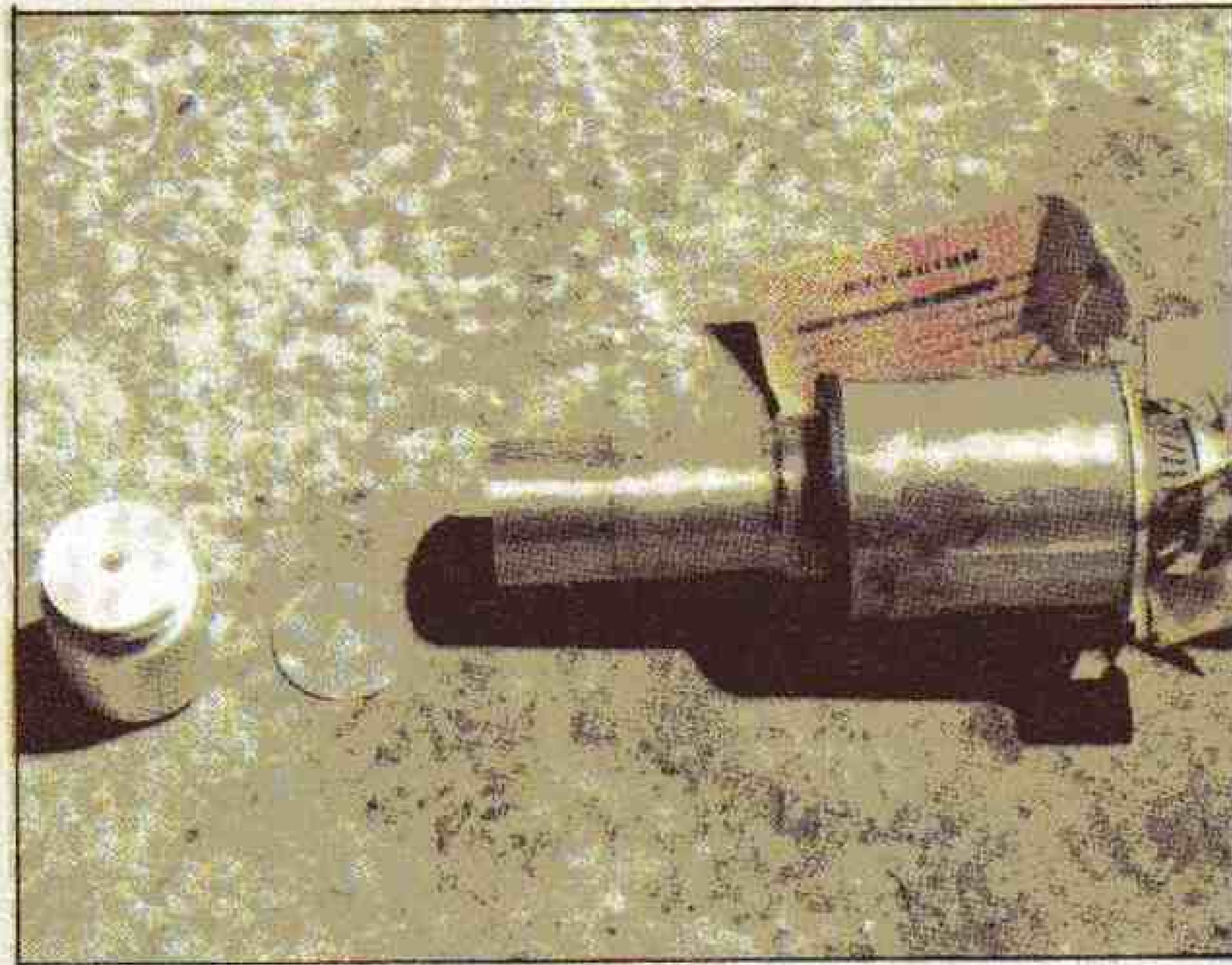
"Con los ataques a baja altura logramos la ventaja, es decir, dimos con el 'talón de Aquiles' de la flota británica. Admitamos que una mayor cantidad de aviones, con este mismo sistema de ataque nuestro, aún con las mismas bombas y equipamiento con que contábamos, podría haber llegado a destruir toda la flota."

Documento

① Dos bombas de 125 kg montadas en tándem en el lanzador ventral de un Mirage ② Detalle del Interior de una espoleta. El punto rojo visible a la izquierda es uno de los fulminantes que, una vez armada la espoleta, inicia la secuencia de explosión. ③ Espoleta con su fulminante (a la izquierda) retirado. Se ve claramente, a la derecha, la hélice que, una vez lanzada la bomba y por acción aerodinámica, armará la espoleta. El pasador metálico (arriba de la hélice, con una etiqueta roja) actúa como seguro impidiendo que gire la hélice. Al lanzar la bomba el alambre se corta. ④ El distintivo que identifica a quienes lucharon en las Malvinas y, abajo, la insignia de los interceptores Mirage III (Grupo 8 de Caza) ⑤ Los cascos de los cazadores muestran la silueta del Mirage y el indicativo personal del piloto.



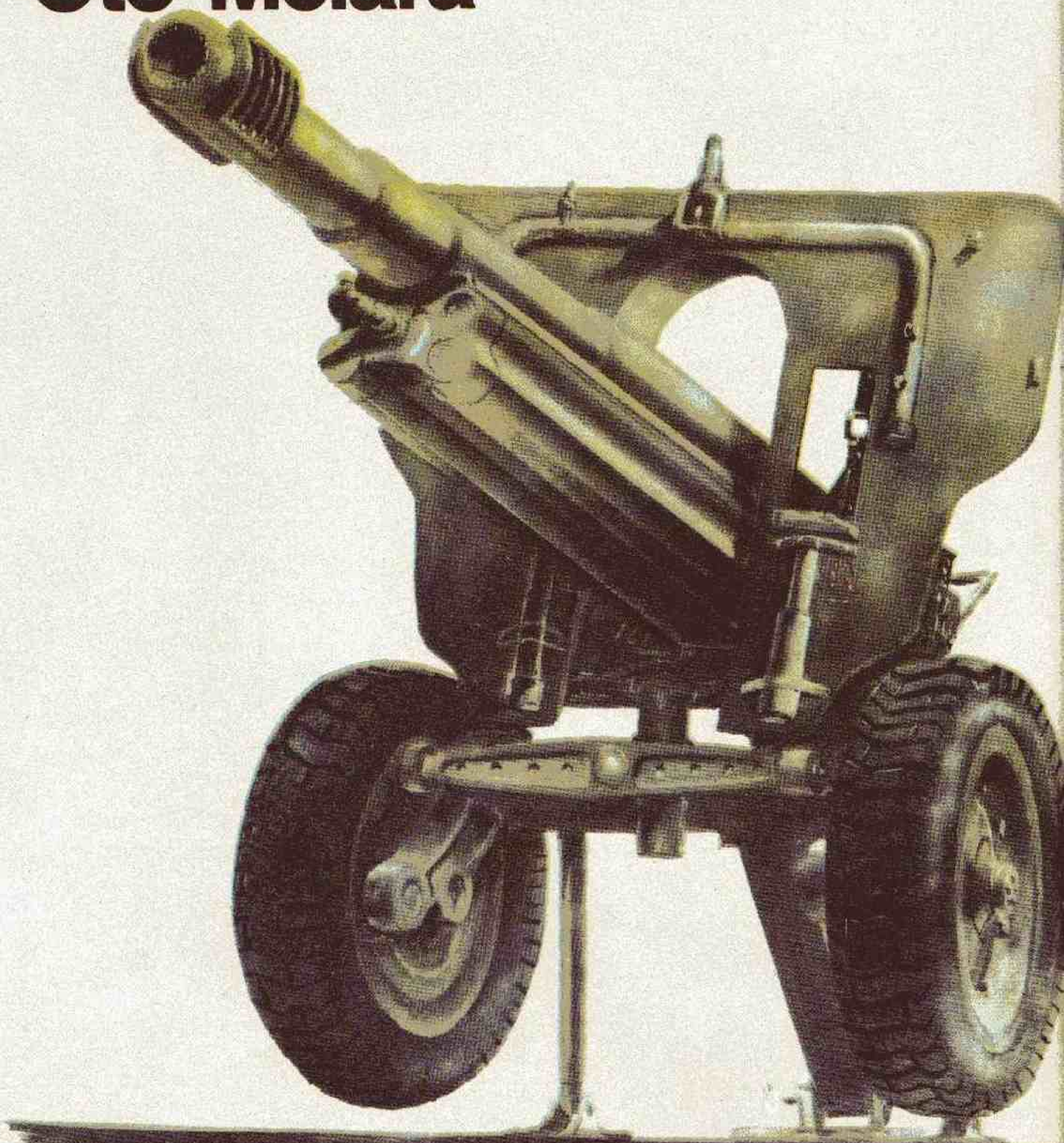




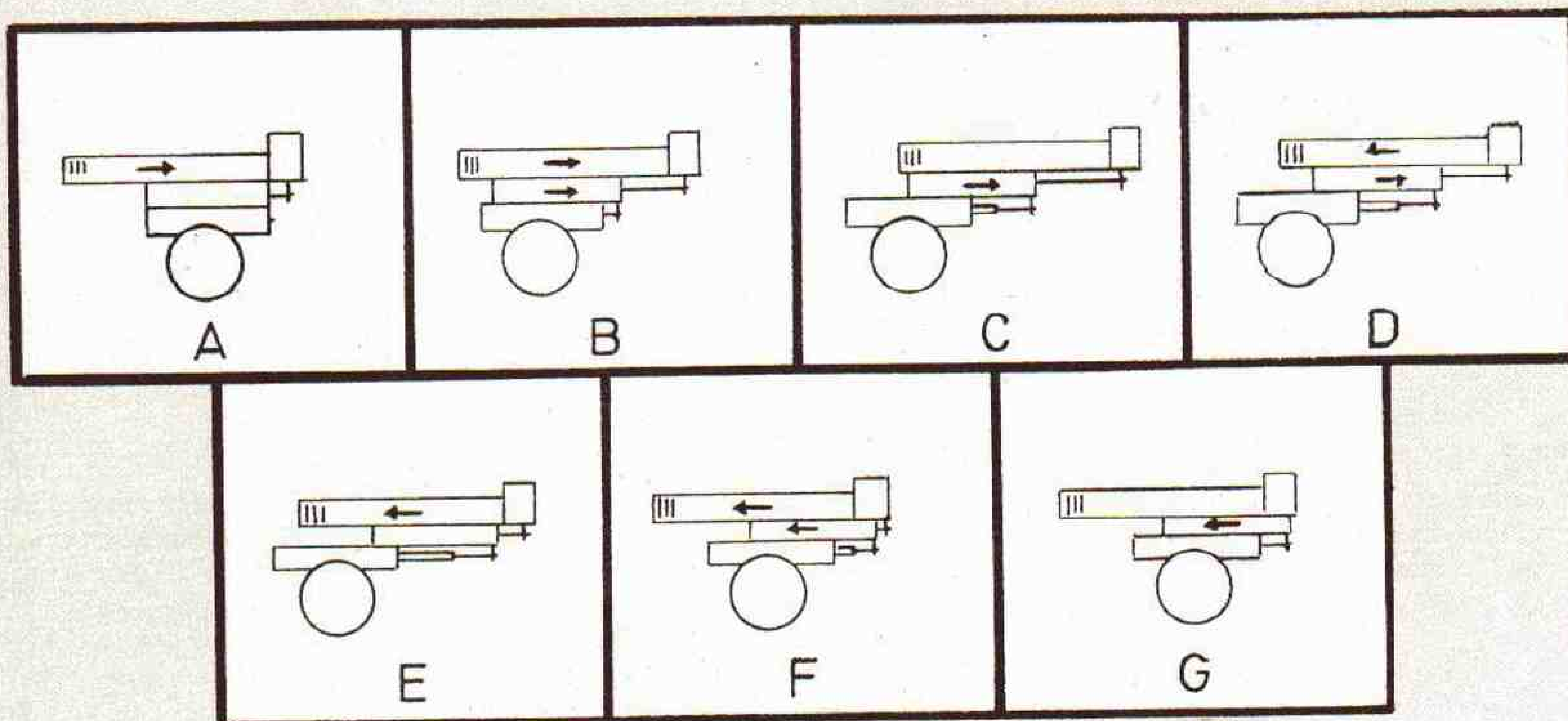




Obús cal. 105 mm. Oto Melara



Durante la campaña de Malvinas ésta fue la pieza de la artillería argentina más utilizada. Con ella estuvieron equipadas las unidades del Ejército y la Infantería de Marina, destacándose su empleo en gran escala durante la batalla final por Puerto Argentino. Originado en Italia, este cañón fue adoptado a fines de la década del 60 por el Ejército Argentino para dotar a sus unidades de montaña y llanura en virtud de sus extraordinarias prestaciones. Es oficialmente denominado: obús calibre 105 mm. L 14 modelo 56 Oto Melara.



Funcionamiento del mecanismo de retroceso

a) El obús disparó el tubo. El tubo en el manguito se mueve hacia atrás comprimiendo el resorte en la cuna superior.

b) El manguito continúa hacia atrás. La cuna superior se mueve hacia atrás comprimiendo el resorte interno en la cuna inferior.

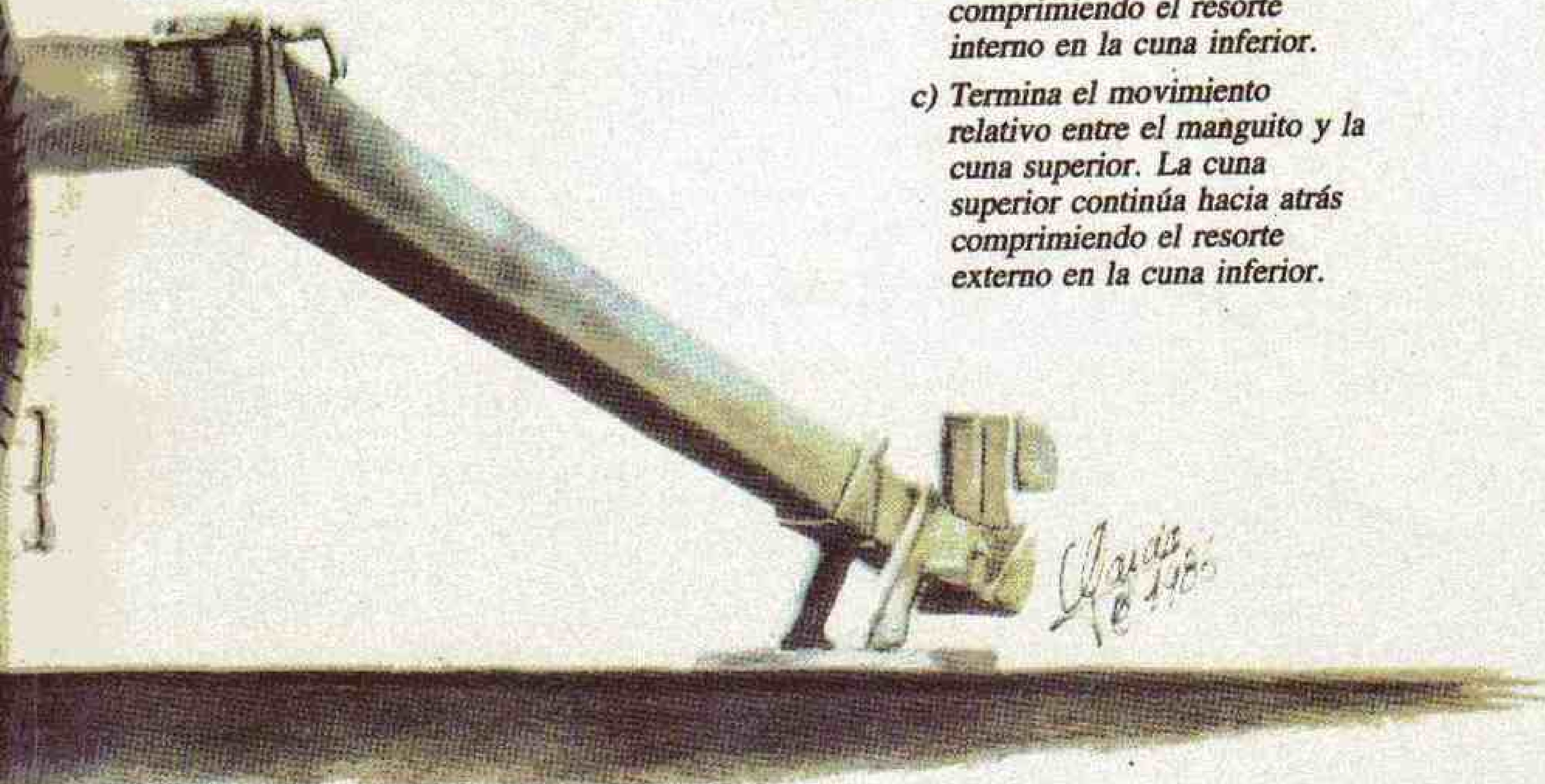
c) Termina el movimiento relativo entre el manguito y la cuna superior. La cuna superior continúa hacia atrás comprimiendo el resorte externo en la cuna inferior.

d) La cuna superior continúa hacia atrás y sigue comprimiendo el resorte exterior. El manguito en la cuna superior se mueve hacia adelante.

e) El manguito en la cuna superior continúa hacia adelante. La cuna ~~superior~~ Inferior termina el movimiento hacia atrás.

f) La cuna superior comienza el movimiento hacia adelante. El manguito en la cuna superior continúa el movimiento hacia adelante.

g) Termina el movimiento relativo entre el manguito y la cuna superior. La cuna superior continúa volviendo a su posición.





Interior del tubo de 1 cañón de 105 mm. Oto Melara en el que se aprecian las estrías. Durante la guerra de las Malvinas, se recuerda por lo menos un caso –el de las piezas al mando del teniente 1º Chanampa, en Darwin-Pradera del Ganso– en que por la proximidad del enemigo, el cañón llegó a apuntarse para tiro directo mirando por el tubo.

El trabajo de artillería de las fuerzas argentinas, durante la campaña de las Malvinas, descansó básicamente sobre dos tipos de pieza: los obuses de 105 y el cañón de 155 mm. De ellas, el obús Oto Melara de fabricación argentina bajo patente italiana, de 105 mm, fue posiblemente el que más problemas causó a las fuerzas británicas que intentaban recuperar las islas.

En efecto, para ser una pieza de campaña de calibre importante, el Oto Melara tenía una cadencia de fuego considerable –normal de tres disparos por minuto, máxima de cuatro disparos por minuto– pero su versatilidad permitía emplearlo en el tiro contra blindados, en cuyo caso se podía llegar a una excepcional cadencia de ocho disparos por minuto.

Esa pieza se constituyó en la columna vertebral de tres agrupaciones argentinas durante la campaña del archipiélago malvinense: el Grupo de Artillería 3 (GA-3) del Ejército; el Grupo de Artillería 4 (GA-4) aerotransportado, también del Ejército, y la batería de acompañamiento del Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM-5).

Las crónicas de guerra de la 3a. Brigada de Comandos británicos habla bien a las claras de la precisión del tiro de los 105, especialmente en Prado del Ganso y en los combates de aproximación a Puerto Argentino con énfasis, principalmente, en las batallas por el Monte Longdon.

Las Fuerzas Armadas argentinas eligieron como parte de su material al Oto Melara de 105 mm, porque con él equipaban a sus unidades de artillería con un arma que suministraba a la vez mayor potencia de la boca de fuego sobre un ajuste de ligereza destacable y volumen mínimo, perfectamente compatible con las particularidades del combate tanto en llanura como en montaña.

Otra de las características notables de ese obús de 105 mm es la posibilidad de transporte a remolque, por rutas pavimentadas o no, en terreno llano, a lomo de mula desarmado para operaciones de montaña y, finalmente, como pieza de apoyo para la infantería aerotransportada, lanzado desde aviones de transporte en una plataforma provista de paracaídas.

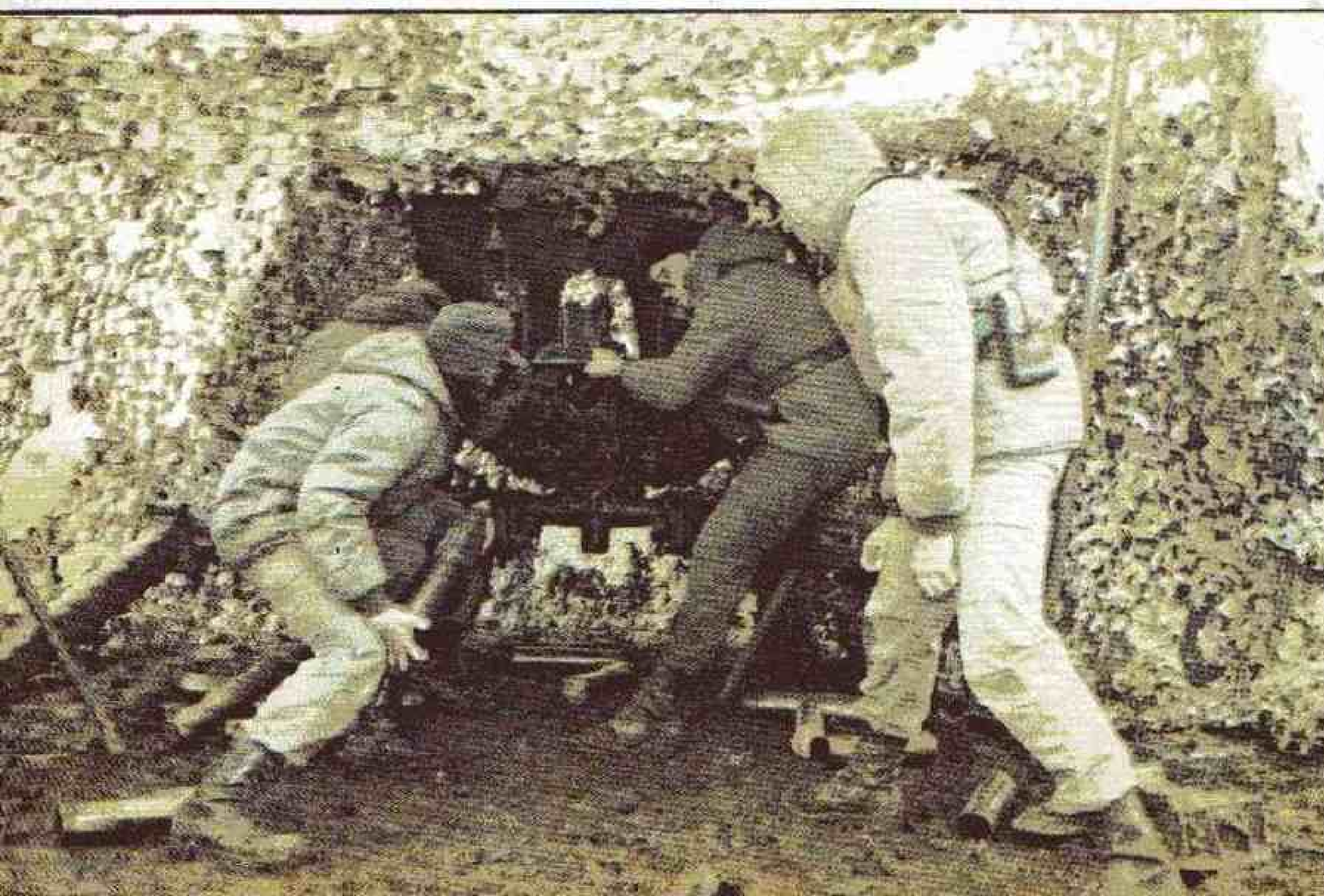
Un detalle que cabe señalar, con respecto a la movilización de las piezas para cambio de posiciones, fue que debieron hacerse a puro esfuerzo humano. Por ejemplo, el GA-3 disponía de un solo vehículo Unimog para remolque, el que en la práctica servía para acarrear munición. Las razones eran la falta de transporte naval y las limitaciones del puente aéreo con el continente que obligaron, bueno es reiterarlo, a efectuar todos los cambios de posición, citando términos de uno de los jefes de grupo, "a hombro de soldado"

También las batallas por los Montes Tumbledown y Wilkiam, tal como señalan los partes de las fuerzas británicas, la excepcional "dureza" de los combatientes argentinos del BIM-5, sumada a la precisión del tiro de artillería, hicieron que los Scots Guards sufrieran pérdidas considerables, especialmente en la "subida" hasta Goat Ridge (Colina de la Cabra).

"Los obuses de 105 mm de los argentinos disparaban sus proyectiles de 15 kilogramos de peso hasta una distancia de 12 kilómetros con gran precisión. Sus artilleros tenían la ventaja de las posiciones fijas, y en base a los relevamientos topográficos efectuados y a los planes de fuego preestablecidos, podían ubicar disparos sumamente precisos sobre cualquier objetivo que se aproximara a su radio de alcance", declaran los partes mencionados.

Los tres grupos de artillería de los argentinos (GA-3; GA-4 Aerotransportado y BIM-5) empleaban tres clases de proyectiles para su obuses de 105 mm: el explosivo de fragmentación "EF"; el explosivo de impacto y el denominado "proyectil químico aneblante ligeramente incendiario". El objeto de este último, básicamente, es crear una cortina de humo, pero al detonar derrama el fósforo blanco "WP" de su carga, que se inflama en contacto con el aire. El segundo tipo, o explosivo de impacto está dotado de una espoleta de retardo graduada de 0,5 hasta 75 segundos.

Abajo: servidores de un obús Oto Melara, efectuando fuego de contrabatería desde una posición enmascarada bajo redes.



Datos Técnicos

Obus de 105 milímetros Oto Melara

Calibre	105 mm
Longitud máxima	4.800 mm
Longitud total de la boca de fuego	2.128 mm
Peso total de la pieza, en batería	1.290 Kg
Peso total de la pieza, en remolque	1.310 Kg
Sector de tiro horizontal, eje bajo	56º
Sector de tiro horizontal, eje alto	36º
Sector de tiro vertical, eje bajo	-5º a + 25º
Sector de tiro vertical, eje alto	0º a + 65º
Anima rayada con 36 estrías de paso constante, de inclinación derecha, de	8º, 55"

Cierre con obturador a cuña, extractor a horquilla. Mecanismo de disparo por percusión, a resorte, no previsto para repetición automática; accionamiento por tirafrictor o palanca.
Ajuste deformable, con ruedas neumáticas, trocha variable y frenos hidráulicos inferior y superior de la boca de fuego.

Una guerra casi olvidada: la de la Gran Malvina

No menos en guerra con el enemigo y también con la dureza de los elementos naturales, las unidades que participaron de la campaña en la Gran Malvina aportaron su cuota de esfuerzo y sacrificios. También tuvieron bajas y, como contrapartida, las causaron al bando británico. El siguiente es el relato de uno de los jefes, cuyo regimiento –el RI 5– pasó directamente desde Paso de los Libres (Corrientes) a ocupar posiciones en Puerto Howard, frente al estrecho de San Carlos.

El curso de la guerra en la isla Soledad, la más oriental del archipiélago, donde se desarrollaron los principales combates y donde está Puerto Argentino, causa la falsa impresión de que las tropas en Gran Malvina tuvieron un papel absolutamente pasivo, que culminó oscuramente el 14 de junio de 1982.

Sin embargo, a través del relato del coronel Juan Ramón Mabragaña, entonces jefe del Regimiento 5 de Infantería con posición en Puerto Howard, en la margen izquierda del estrecho de San Carlos, la historia adquiere un matiz muy diferente.

"Llegamos a Howard a fines de abril, el 16 o el 27, directamente desde Paso de los Libres, asiento de nuestra guarnición. Nuestro regimiento junto con el RI 8 de Comodoro Rivadavia y el RI 12 de Mercedes (Corrientes) formaba la 'Agrupación Litoral', bajo el

Soldados del Regimiento 5 de Infantería, en una de las posiciones de Puerto Howard, en la Gran Malvina.



Foto a la derecha: el coronel Juan Ramón Mabragaña, quien comandó en la guerra al Regimiento 5 de Infantería.

Abajo: en la Gran Malvina, cerca de Puerto Howard, un equipo de comandos argentinos opera un lanzamisiles Blow Pipe, con el que derribaron un Harrier.

comando de la III Brigada de Infantería''.

''El RI 5 estaba en Howard, el RI 8 en Puerto Fox, unos 80 kilómetros al sur en Gran Malvina, mientras que el RI 12, como se sabe tenía su posición de Darwin, en Soledad, del otro lado del estrecho. Cada una de estas unidades formaba las fuerzas de tareas 'Yapeyú', 'Valle' y 'Mercedes', respectivamente''.

Y continúa el coronel Mabragaña: ''Nuestra unidad estaba complementada por dos secciones de la Compañía de Sanidad 3. Contábamos con morteros de 120 mm. y cañones de 105 sin retroceso pero carecíamos de artillería de defensa aérea y de artillería de campaña''.

''Como nos sucedió a todos en Malvinas (y también a los británicos) nuestra primera batalla fue con los elementos: frío intenso, una lluvia persistente que todo lo anegaba y vientos que en ocasiones hacían volar





Momento en que es rescatado de las aguas el teniente William Glover, piloto del Harrier destruido en vuelo por los defensores argentinos de Puerto Howard. El aviador británico consiguió eyectar y fue hecho prisionero.

carpas y todo tipo de refugio'', señala el jefe militar.

''Nuestra misión era la custodia de Puerto Howard, un caserío de sesenta habitantes, con usina propia, una curtiembre y lo más importante, una fuente de agua potable. Había también un pequeño desembarcadero''.

Las acciones

''La primera alerta la recibimos el 1º de mayo debido al ataque a Puerto Argentino pues recibimos orden de extremar la vigilancia sobre el estrecho de San Carlos y poner guardia especial en las alturas en prevención de ataques aéreos''.

''En la segunda semana de mayo comenzaron los sobrevuelos de la posición por parte de la aviación enemiga, pero eran misiones de observación, pues no se produjeron ataques, aunque esto se iba a alterar esencialmente poco antes del desembargo del enemigo en San Carlos'', expresa el coronel.

''Fue entonces que comenzaron los bombardeos navales. Lo realizaban dos fragatas desde el estrecho, que, ubicándose fuera del alcance de nuestra artillería, martillaban nuestras posiciones, siempre de noche, durante cuatro o seis horas. Por supuesto nadie podía dormir y este desgaste se sumaba al producido por el rigor del clima''

''Afortunadamente estos ataques navales no produjeron muertos, pero sí heridos. Allí se probó que el 'pozo de zorro' bien construído es muy eficaz para protegerse de los cañoneos navales''.

El coronel Mabragaña a esta altura, tiene necesidad de reconocer expresamente el comportamiento de la tropa: ''sufridos, estoicos, disciplinados, nunca me dieron ningún tipo de problema. Cada vez que me encuentro con alguno de mis antiguos soldados recuerdo con emoción su excelente comportamiento''.

La aviación enemiga

Pero luego la presión del enemigo se iba a hacer sentir con más fuerza a partir del desembarco del otro lado del estrecho.

''Comenzaron entonces los bombardeos de los Harrier, dice el coronel Mabragaña, siempre a baja altura disparando cohetes sobre nuestra posiciones y lo que es peor, bombas antipersonal del tipo 'beluga'. Esta arma terrible que lanza miles de esquirlas en todo sentido nos provocó siete muertos y varios heridos''.

Sin embargo, aunque parezca milagroso, los atacantes de los Harrier sufrieron también pérdidas.

''Dos de ellos nos atacaron siguiendo una trayectoria de sur a norte. Previamente había instruído a la tropa que en esos casos había que tirar 'con todo',

fusilería, ametralladoras, Blow Pipe, lo que sea. Un aviador me había explicado que ese fuego concentrado e intenso atemoriza y desconcierta a los pilotos que efectúan ataques rasantes y en ocasiones puede alcanzar partes vitales del aparato''.

''Y esto fue lo que sucedió en esta ocasión. El Harrier dio muestras evidentes de haber perdido el control y su piloto se eyectó sobre el estrecho de San Carlos''.

''Se trataba del teniente William Glover de la Real Fuerza Aérea a quien rescatamos de las aguas en estado de 'shock' y con algunas heridas (rotura de clavícula y un corte en la cara) debidos a la eyección. Nos contó que en un momento determinado el fu go concentrado de nuestra posición sonaba 'como l ıvia' contra el avión''.

El piloto británico fue luego llevado en helicóptero a Puerto Argentino.

''Pero ésa no fue la única pérdida de la aviación birtánica sobre Howard, pues días después otro Harrier que venía con rumbo noroeste a sudeste fue alcanzado, posiblemente por un impacto de Blow Pipe y creemos que cayó en el estrecho. En todo caso comenzó a humear y a perder altura hasta que lo perdimos de vista''.

Acciones de comandos

''A partir de los primeros días de junio la posición comenzó a ser sobrevolada por helicópteros enemigos, lo que nos hizo suponer que podrían estar desembarcando comandos. En consecuencia una de nuestras unidades especiales del mismo tipo hizo una recorrida por los alrededores y se topó con los británicos. En la acción murió el jefe de la patrulla enemiga, el capitán John Hamilton y fue capturado un suboficial''.

''Mientras tanto, nuestro aislamiento era total y el único contacto que tuvimos con el exterior fue la llegada, el 6 de junio, del *Bahía Paraíso* que actuaba como buque hospital con autorización de la Cruz Roja y que vino a evacuar a los heridos''.

''Por supuesto, no recibíamos aprovisionamiento, pero había abundancia de ovejas. Los mismos kelpers del lugar se encargaban de parar rodeo y matar los animales. Nunca tuvimos ningún problema con la población civil''.



Los restos del avión británico abatido por los comandos argentinos cayeron cerca de las posiciones del RI 5 en Howard.

"Lo negativo era que no teníamos una dieta equilibrada y estábamos sometidos a un gran desgaste físico. Nuestras patrullas al monte Rosalía, a 30 kilómetros –a pie por supuesto– para vigilar la cabeza de playa del enemigo, eran penosas".

Algunas veces encontramos botes de goma abandonados, en las playas, pero nunca pudimos saber por qué se hallaban allí".

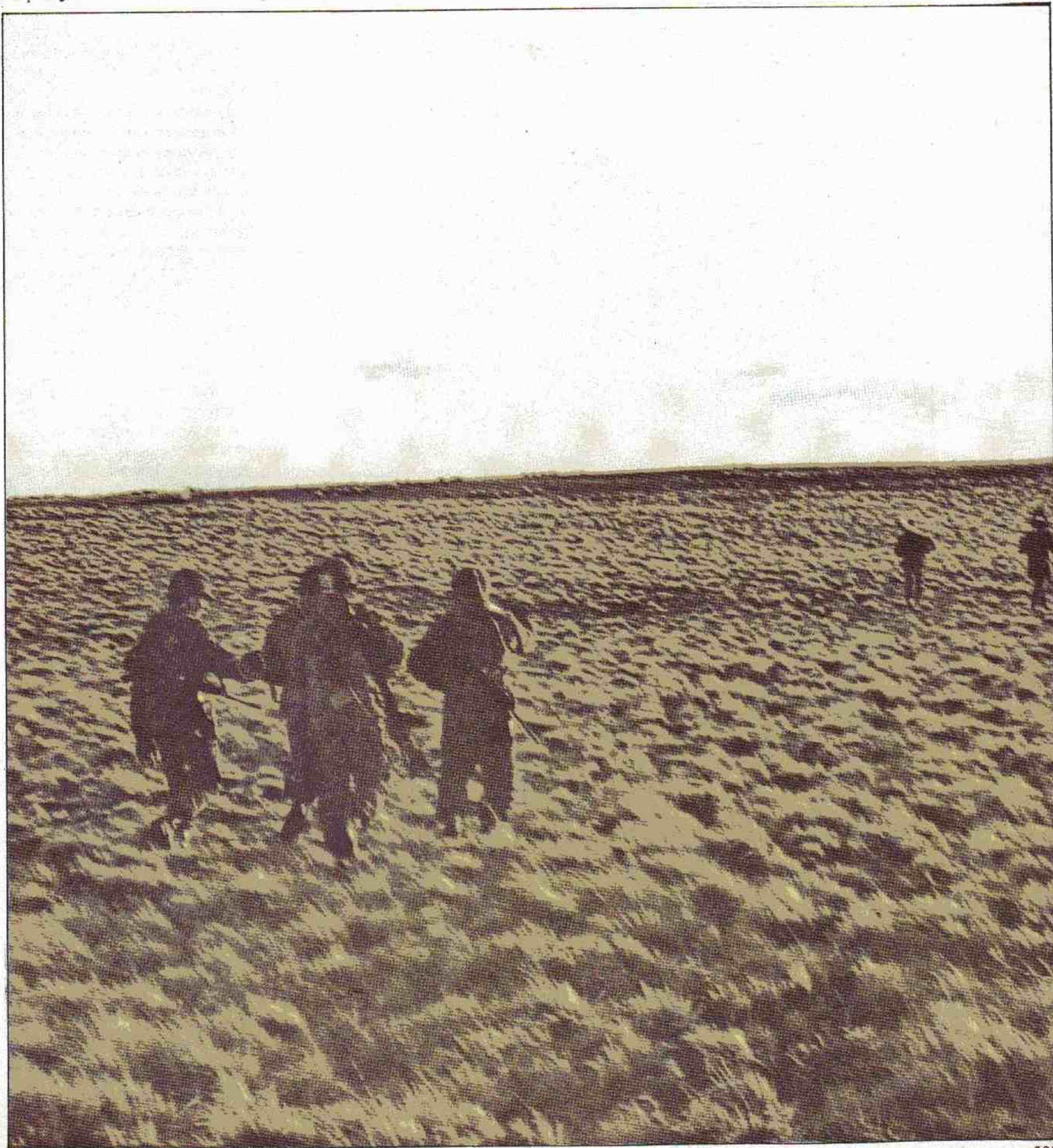
Epílogo

"Los ataques navales y aéreos se sucedieron sin solución de continuidad, hasta que el 14 de junio recibimos la orden de 'cese del fuego'.

El coronel Mabragaña puntualiza que el comando desde Puerto Argentino en ningún momento habló de rendición o capitulación, sino de un cese de hostilidades, que la guarnición de Puerto Howard tenía todos los motivos para creer que podría ser momentáneo.

Sin embargo, posteriormente se hizo evidente que el fin de los combates era definitivo y los hombres del RI 5 y del RI 8 fueron transportados –luego de un mes de espera– de retorno al continente, tras haber hecho una nueva experiencia: la de ser prisioneros de guerra.

La solitaria extensión de la Gran Malvina fue también escenario de un recio capítulo en la historia de la defensa del archipiélago.





Piloto de Caza



Entre las innumerables actividades que un aviador militar puede desarrollar en las operaciones aéreas de guerra, la que requiere una mayor especialización y maestría de pilotaje es calificarse para tripular un avión de ataque.

Estas tareas se cumplen, en la Fuerza Aérea Argentina (FAA), en las unidades que genéricamente se llaman "de caza". En realidad su denominación formal actual es la de caza-bombarderos.

La función de "cazar" otros aviones nació, con el desarrollo de la aviación militar, durante la Primera Guerra Mundial y cobró particular importancia durante la Segunda Guerra. Así se hicieron célebres los nombres de muchos ases cazadores, como Manfred von Richtofen, Douglas Bader, Adolf Galland, Pierre Clostermann o Erich Hartmann.

En un principio se trataba simplemente de interceptar los aviones del enemigo para derribarlos, pero enseguida, con el surgimiento de nuevas tácticas y el avance de la tecnología, se añadieron como objetivos de ataque blancos de superficie, ya fueran terrestres o navales. El caza bombardero fue convirtiéndose así en el arma más temida en los teatros de operaciones modernos. Pero sus pilotos conservan todavía intacto ese viejo espíritu de pelea de los auténticos "cazadores".

Los pilotos de caza de la Fuerza Aérea Argentina pertenecen a una generación profesional que comenzó a formarse no bien nacida la FAA, cuando, en 1946, fue dotada con los primeros aviones a reacción, los Gloster Meteor MK IV, paradójicamente de origen británico, a los que posteriormente seguirían los F-86 Sabre y A4 Skyhawk de fabricación estadounidense y más recientemente los Mirage III franceses y Mirage y Dagger israelíes.

Las unidades de cazas de la Fuerza Aérea están distribuidas en la IV Brigada Aérea, en El Plumerillo, Mendoza, con los Grupos de Caza 4 y de Caza-Bombardeo 4, dotados



con aviones A4B y C Skyhawk. En la V Brigada, en Villa Reynolds, San Luis, con su Grupo de Caza correspondiente, también equipado con los veteranos pero muy nobles Skyhawk.

Los M-V Dagger operan desde la VI Brigada en Tandil, provincia de Buenos Aires, mientras que los interceptores Mirage III están basados en la VIII Brigada, con asiento en la localidad de José C. Paz, a pocos kilómetros de la Capital Federal. A principios de 1984 se formó la X Brigada en la austral Río Gallegos, equipada también con aviones Mirage III.

Completan las unidades de combate el grupo 1 de Bombardeo y Ataque, en la II Brigada (Paraná), con bombarderos Canberra y los Grupos de Ataque 3, en la III Brigada (Reconquista) y 4, en la IX Brigada (Comodoro Rivadavia), ambos con los biturbohélices IA-58 Pucará.

De su desempeño en la guerra de las Malvinas, dijo el as francés de la Segunda Guerra Mundial Pierre Clostermann:

"Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aún los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945.

Vuestro valor nos ha deslumbrado y no sólo el pueblo argentino no debe olvidaros nunca, sino somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seais nuestros hermanos pilotos."

"A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino."

"¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella."

Los duelos de artillería

Dominando con su estruendo el campo de batalla, el fuego de la artillería fue una constante en la guerra de las Malvinas. El enemigo la empleó en forma masiva: tanto el tiro naval como el de las piezas de campaña abrieron el camino de los británicos. Del lado argentino y pese a la inferioridad del número de piezas y del alcance de las mismas, se los mantuvo a raya mientras fue posible. Uno de los jefes de unidad, el entonces teniente coronel Martín Antonio Balza –quien comandó el Grupo de Artillería 3, regimiento oriundo de Paso de los Libres, Corrientes– es quien relata los hechos que siguen.



La historia de la llegada a Malvinas del Grupo de Artillería 3 es quizá similar a la de muchas otras unidades. Lo importante es que estábamos allí para combatir, más allá de las limitaciones de medios, con todo el fervor y la aptitud necesarios. Disponíamos del elemento propio de la artillería de campaña, nuestras piezas de 105 milímetros. En igual disposición de elementos que la otra mitad de artillería que actuó (el 4 de Artillería Aerotransportado) y en oposición a un enemigo que disponía de tres grupos y un mayor poder de fuego, sumado a lo cual debe computarse el alcance superior de sus piezas. Pero esto irá surgiendo de mi relato. Lo que quiero destacar, desde el principio, es el orgullo que me cabe, como jefe de un Grupo –equivalente a un regimiento– es la conciencia de que como profesionales, los cuadros estábamos aplicando los conocimientos para los cuales la Nación nos capacitó, mientras que es un gran motivo de orgullo y satisfacción haber conducido soldados conscriptos que sobresalieron por su voluntad y heroísmo. A ellos les cabe, entendemos sus jefes, el mérito que pueda haber en lo hecho. Nada más ni nada menos que el cumplimiento de nuestro deber más sagrado: combatir en defensa de la Patria.

Los ingleses desembarcaron en las islas tres grupos de artillería, lo que pasa es que el número de piezas con que contaban oscilaba entre 54 y 60, porque cada grupo de artillería tiene tres baterías de tiro y cada una de esas baterías tiene seis piezas. La cuenta de 54 piezas, pero después constatamos que algunas las tenían armadas con ocho piezas, por lo que pueden haber llegado a 60.

Los duelos de artillería fueron intensos, intensos y muy prolongados. Tratábamos de neutralizarlos, es decir, de que sus bocas de fuego estén inactivas, lo que dependía únicamente de la cantidad de fuego que les hacíamos llegar.

Nuestra preparación y nuestro estado anímico, que fuimos poniendo a prueba en los días previos a las acciones más importantes, fueron fundamentales y significativos. Esa preparación anímica por supuesto que la tenían todos los cuadros, pero la habíamos logrado de forma particular con nuestros soldados. Y para ello no descuidábamos ningún detalle, por pequeño que pareciera. La correspondencia era un punto clave para ello; tratábamos, exigíamos y fiscalizábamos que durante todo el tiempo, y cuando el accionar del enemigo nos lo permitía, la gente tuviera contacto directo con sus familiares, generalmente por carta y, cuando se podía, por medio del teléfono. Nos agrupábamos por zona de residencia de los familiares y arreglábamos que tal soldado hablara en nombre de ese grupo de compañeros. Eso era tremendamente importante para los soldados.

Recibimos cientos de cartas del pueblo argentino, de personas de todas las edades. Si bien se contestaron muchísimas, no se lo pudo hacer con todas. Pero aquellas cartas al soldado anónimo, a todos y cada uno de los soldados eran leídas en conjunto, porque había soldados –que tenían sus familias en lugares muy alejados de zonas pobladas, por ejemplo– que no recibían cartas de ellos. De esa manera, y esto me consta, ninguno de ellos se sintió solo.

Una de las cosas que tratamos de atender fue el tratar de festejar los cumpleaños. Fueron prácticamente tres meses los que estuvimos allí y hubo muchos cumpleaños. Esperábamos que se juntaran cinco o seis cumpleaños y entonces los festejábamos. Teníamos unos frascos de dulce, ese era el regalo, y enseguida dejaron de ser sorpresa, pero fue muy importante hacerlo.

Es de destacar el valor de los capellanes militares. Nosotros teníamos un capellán que no era orgánico de la unidad, sino que lo conocimos en Malvinas, el padre Picchinali. Los oficios religiosos no podían realizarse los días domingo, se hacían cuando se podía, cuando el enemigo lo permitía. Es así que hemos oído misa en los lugares más insólitos, aún en la misma posición de fuego. A veces habíamos previsto misa para un determinado día, pero el enemigo no nos dejaba, y el padre nos reunía, a lo mejor junto a un cañón, y rezábamos el tiempo que podíamos.

Estando allí hemos recibido noticias gratas e ingratas. Allí me enteré de que había sido padre por cuarta vez. Mi nueva hija había nacido a fines de abril y recién la conocía cuando tenía tres meses. Estando en medio de la ejecución de uno de los fuegos me llegó un parte donde se me informaba que la señora de uno de mis jefes de batería, el teniente 1° Caballero, había tenido familia pero que su hijo había nacido muerto. Me reuní con él después del fuego y se lo comuniqué. Él después pudo hablar con su esposa y tras eso continuó hasta el último momento con el cumplimiento de su misión. También está el caso del dragoneante González, correntino, quien recibió allí la noticia de la muerte de su padre.

La cuenta regresiva

Los ataques comenzaron a incrementar su intensidad a partir de los primeros días de junio. De los ingleses recibíamos fuego de artillería, de morteros y de sus aviones. Inicialmente habíamos participado en acciones de apoyo a nuestras tropas comando, las que, en repetidas oportunidades, incursionaron en la profundidad del dispositivo enemigo. Ese apoyo de nuestra artillería fue hecho –afortunadamente– en forma muy coordinada, ya que era sumamente riesgoso para los comandos. Ellos mismos pedían, para poder entrar más aún en las filas enemigas, que realizáramos el fuego muy cerca de ellos. Esto, indudablemente, nos ponía más nerviosos a nosotros que a los mismos comandos, que además estaban en contacto con los servicios especiales británicos.

El fuego contra baterías inglesas y contra sus tropas lo comenzó a hacer una de mis baterías que estaba sensiblemente orientada hacia el oeste. Como respuesta fue recibiendo, de manera cada vez más intensa, un graneado fuego enemigo que la obligó a realizar diferentes cambios de posición hacia retaguardia.

A partir de ese momento comenzó también una dramática cuenta regresiva para nosotros; éramos conscientes de que cada disparo que hacíamos no era repuesto. Teníamos todavía una cantidad considerable de municiones, pero disminuía. Una de mis subunidades, que fue la que tomó contacto primeramente con el enemigo, en uno de esos cambios de posición, ya estaba aproximadamente a cuatro kilómetros al oeste del ex cuartel de los Royal Marines, es decir Moody Brook, a unos 9 kilometros de Puerto Argentino.

El almirante Otero comentó después que había observado que un intenso fuego inglés prácticamente había aplastado el accionar de esa subunidad y, temiendo lo peor, pidió con urgencia dos ambulancias para mandarlas allí. Sin embargo, su sorpresa fue grande


Teniente Alberto Rolando Ramos/GA 3. Muerto en combate en Malvinas. Se desempeñaba como observador adelantado de artillería en el Monte Longdon, cuando su posición fue atacada por los ingleses.

cuando, al disiparse la polvareda y el humo de los disparos británicos, ve como hormiguitas que salían, ocupaban sus puestos, contestaba el fuego y volvían rápidamente a sus pozos. Nuevamente la respuesta inglesa y nuevamente a salir apurados los argentinos, a contestar el fuego, y a sus pozos. Esto se sucedió por espacio de casi 30 minutos. Cuando me lo comunicaron concurrí al lugar y acababa de cesar el fuego inglés, ya que mediante el uso de helicópteros habían desplazado esa batería a otra posición. Dios había estado de nuevo con nosotros. Casi no hubo bajas, pero fue un milagro, porque cajas de repuestos que estaban a un metro del refugio del personal habían sido destrozadas por los impactos. Esta acción mereció una felicitación por parte del jefe de la agrupación Ejército Puerto Argentino y del almirante Otero. Mucho mérito tuvo allí el teniente 1° Tessey. Mientras continuaban las acciones de las baterías, se había implementado un equipo de trabajo y se orientaba hacia un determinado lugar tratando de localizar algún buque inglés. En la noche del 11 de junio nuestro radar, trabajando en conjunto con personal de la Marina, localizada en forma efectiva un buque. Se dispara el Exocet y así es puesta fuera de combate esa noche la fragata "Glamorgan".

Hubo una integración total entre nuestras Fuerzas Armadas, lo que se materializó particularmente en los últimos días de combate. El día 11 de junio se produce el ataque inglés a la posición del monte Dos Hermanas, el monte Harriet y el monte Longdon. El enemigo tenía una gran capacidad de ataque nocturno. Nuestras tropas, el Regimiento de Infantería 4 y una fracción del Regimiento de Infantería 7, resisten. Son rodeados por el enemigo que concentra un gran poder de fuego. Se produce la caída de esas posiciones.

Cambios de posición

En el monte Longdon yo pierdo un observador adelantado, el teniente Ramos. En el último enlace radio-

Testimonio

Localizando las bocas de fuego del enemigo

Luis Antonio Caballero, teniente 1°. Jefe de la batería A del GA 3 que participó en la defensa de Puerto Argentino. Es casado, una hija. Cuando fue a Las Malvinas tenía 29 años.

Su testimonio presenta varios matices. Quizá el más espectacular, fueron sus misiones de observación a bordo de un helicóptero.

–"Era en la mañana del 11 de junio, tres días antes del final, cuando ascendí al helicóptero A-109 Agusta piloteado por Martín Rubio. Era una misión peligrosa. Los disparos ingleses zumbaban. Sólo podíamos permanecer en el aire unos 20 segundos. Luego bajabamos y nos quedabamos al ras del suelo moviéndonos lentamente buscando una nueva posición para subir por sorpresa. Pero la situación se agravó. Los ingleses seguían batiendo con su artillería todo el frente argentino. El 13 –24 horas antes de la rendición– volví a subir al helicóptero de Rubio. Ahí vino lo bueno. Ahora sólo podíamos volar a la altura de observación de 8 a 10 segundos. El piloto hacía toda clase de maniobras para evitar el fuego enemigo. Era una coctelera. Yo iba suelto para poder tener más facilidades de observación. Me golpeaba contra todo. La visión era mala por las condiciones del tiempo, agravada por las evoluciones bruscas de la máquina. A las baterías enemigas había que localizarlas, si era posible por la estela de humo de sus disparos. Hicimos varias subidas. Mientras tanto nos quedábamos quietos detrás de algún accidente del terreno a muy pocos metros del piso. En una de las bajadas ya estaba todo listo para posarnos en un terreno apto. El piloto había dispuesto bajar el tren de aterrizaje. Observé por la ventanilla que un suboficial en tierra me hacía señas. Primero pensé que estaba saludando, en un momento en que no había lugar para gentilezas. Lo volví a mirar. Las señas eran desesperadas. Me di cuenta que trataba de alertarnos de que íbamos a posar en un campo minado. Hice un brusco movimiento para avisarle al piloto del peligro inminente. Justo ahí se me cortó el intercomunicador que llevaba en el casco. En mi desesperación –y como él no escuchaba mis gritos– le pegué un fuerte zamarreo, haciéndole señas. Rubio se percató de inmediato y paró la maniobra de aterrizaje. Faltarían unos 5 metros del suelo. Fue la medida que nos separó de la muerte. El helicóptero y los que íbamos en él hubiéramos volado en pedazos.

En esas misiones se lograron localizar algunas bocas de fuego inglesas con bastante precisión. Una de las baterías, al menos, fue silenciada por la réplica de la artillería argentina.

Se jugaban los últimos cartuchos. Relata Caballero que volvió a hacerse cargo de su batería que era cañoneada incesantemente por el enemigo.

"En medio de ese infierno de explosiones, silbidos de proyectiles y esquirlas, el teniente Acosta me informó que había bajas en nuestras tropas. En la noche del 13 los ingleses lanzaron lo que sería su última gran ofensiva. Fue un intercambio


Tte. 1° Luis A. Caballero/GA 3

de artillería feroz. Esperábamos que cesara la tanda de fuego de ellos y comenzábamos nosotros. Era tal el agotamiento, que ya no nos cubríamos en los pozos. Nos desplomábamos en el lugar donde estábamos. Yo esperaba que un proyectil me cayera encima en cualquier momento. Así llegamos al fin de la última batalla."

El teniente 1° Caballero fue tomado prisionero al producirse la rendición de Puerto Argentino.

"Ahí tuve tiempo de pensar. Llegué a algunas conclusiones. El que dice que no sufrió el miedo miente, o no se dio cuenta. La primera vez que estuve bajo el fuego enemigo tuve miedo. Miré la cara del grupo de unos 40 hombres que estaban a mis ordenes y me di cuenta que ellos también lo sentían. Me dije para mí: 'Toda esta gente está esperando algo de mí, quiere ver mi reacción. Tengo que disimular el miedo.' O me quedaba al frente de la batería o me iba. No había respuestas intermedias. El jefe es la solución de todos los problemas de sus subordinados. Me quedó en el alma, el rostro de todos mirándome y esperando la orden de meterse en los refugios cada vez que se escuchaba el estruendo de una andanada enemiga. Entre el tiro y la llegada del proyectil transcurren unos 23 ó 24 segundos. Lo sabíamos todos pero era yo quien debía dar la orden de guarecerse del fuego. En esos 23 ó 24 segundos pensaba que si no impartía la orden todos se quedarían de pie. Es una especie de milagro de comunión nacida en el automatismo. Por eso no hay tiempo de pensar en uno. Todas esas vidas que tenían un sólo rostro que me miraba, dependían de mí."

Le pedimos a Caballero que nos transfiera una experiencia dramática vivida por él y revelada por quienes fueron sus compañeros en Malvinas.

–"Mi jefe, me llamó. Me anunció que el hijo que yo esperaba había nacido muerto. Pensé en mi querida mujer. Me di vuelta y volví a la batería. Estaba destrozado por la noticia, que había llegado al comando por la radio. A cada paso para alcanzar mi posición me decía a mí mismo. Fuerza, mi drama, mi enorme desazón, mi tristeza indescriptible, no la podía contagiar a los que me rodeaban. En plena guerra todos estaban viviendo una situación límite, que no permite agregados ajenos. Por suerte Dios me volvió a dar otro hijo cuando retorné de las Malvinas."

léctrico que realizó conmigo me dijo que el monte estaba totalmente rodeado y que iba a tratar de localizar y pedir fuego propio. Era de noche y prácticamente era muy difícil individualizar al enemigo. Simultáneamente, mientras rodean monte Longdon, los ingleses tratan de neutralizar la posición nuestra. Nos sobrevolaban helicópteros a poca distancia y eran los que indudablemente reglaban el fuego de los barcos. Finalmente nuestras posiciones caen. En su último enlace el teniente Ramos me dice que está completamente rodeado y que no puede dirigir el tiro, que va a intentar replegarse.

Poco después su auxiliar, que sí logró replegarse, me dijo que el teniente, herido en una rodilla, había muerto combatiendo, con una ametralladora que había logrado tomar.

Ese día fue realmente penoso para mí. Además del teniente Ramos, en el monte Harriet yo tenía como enlaces a otros tres hombres y los tres desaparecieron. Posteriormente, en el campo de prisioneros, me encuentro con uno de ellos, que yo daba por desaparecido, y después de abrazarnos, él nota que temo preguntarle por la suerte de sus dos compañeros, él me dice:

–¿Y el mayor Nani?

–El mayor Nani fue herido al día siguiente, el 12.

Aquella noche, la noche del 11, nos disparaba simultáneamente la artillería naval y la artillería de campaña. Se hizo un intenso fuego de iluminación, tanto que el teniente Ramos, durante su último enlace, antes de morir, me decía:

–Esto es un infierno. Hay granadas de iluminación nuestras y de los ingleses. Se escuchaban gritos desaforados por todos lados.

En ese sector del monte Longdon estaba operando una compañía de gurkas.

La batería, que estaba muy cerca de allí, prácticamente llegó a quedar en primera línea y entonces iniciamos un cambio de posición que nos llevó casi todo el día 12; se reintegra al grupo que estaba al sur de Puerto Argentino. Ese cambio de posición fue muy difícil porque se hizo bajo un continuo fuego enemigo y pieza por pieza, ya que de los tres vehículos que teníamos, el enemigo nos había destruido dos. Finalmente quedó tirado la última pieza y posteriormente también pudimos replegar.

Mientras realizábamos esto, los grupos de artillería 4 y 3 trataban de favorecer nuestro repliegue haciendo fuego contra la artillería inglesa.

Desde el sector en que nos habíamos instalado vimos claramente helicópteros que se aproximaban a nosotros transportando piezas de artillería. Abrimos fuego contra ellos y logramos derribar a uno, obligando esto al enemigo a desplazar la otra pieza a otro lugar.

Todo era sumamente riesgoso. Y en esos momentos las decisiones deben tomarse velozmente, pero deben tomarse. Lo hacíamos todos. Las misiones seguían.

Con las primeras luces del día 13 ya el enemigo ha dominado las colinas próximas a Puerto Argentino y centraliza todo su accionar sobre un sector defendido por el BIM 5 y por el Regimiento de Infantería 7. Ese combate dura todo el día 13 y la noche del 13 al 14. Fue el combate más intenso.

El grupo de artillería aerotransportado 4, que estaba más hacia el oeste que yo, llegó prácticamente a tomar contacto visual con el enemigo. Combatieron hasta que no tuvieron más munición y las piezas quedaron prácticamente enterradas, inoperables. Nosotros en nuestro



Un helicóptero Puma del Batallón 601 de Aviación de Ejército se apresta a cargar un Oto Melara de 105 milímetros para trasladarlo en vuelo. El soldado especializado engancha la eslinga que sostiene la carga. Lamentablemente, ya en los momentos cruciales de la batalla, la virtual carencia de helicópteros en el lado argentino privó a la artillería de tan eficaz apoyo.





sector contábamos con un piso algo má firme.

Ese día 13 yo cumplía 48 años. Entre las 13 y las 14 horas soportamos el fuego más intenso de la artillería inglesa. Duró más de media hora y se centralizó ligeramente hacia donde tenía mi puesto de comando y la batería de tiro A. Dos proyectiles explotaron sobre nuestro puesto, que era un contenedor forrado con tambores de 200 litros llenos de tierra. El estampido fue tremendo, y pareció que habían explotado dentro del contenedor.

Cuando se inició ese ataque estábamos afuera del contenedor, con el mayor Milané y el mayor Bellocio y algunos soldados. Logramos refugiarnos pero un cabo 1° quedó tendido en el suelo. Cuando fuimos a auxiliarlo vimos que estaba muerto. Era el cabo 1° Quispe, y lo había matado la onda expansiva. Al día siguiente, ya finalizado el combate, despedimos al cabo 1° en el cementerio de Puerto Argentino.

Momentos después de que cayeran las bombas sobre nuestro contenedor, habla conmigo el comandante de la agrupación Ejército, quien por supuesto veía que estábamos sometidos a un intenso bombardeo inglés.

Me pregunta cómo andan las cosas.

–Hasta ahora bien– le dije–, pero debe reconocer que estos ingleses no me están festejando muy bien mi cumpleaños.

–¡Feliz cumpleaños! y mucha suerte, –fue su respuesta.

Como estábamos en circuito cerrado con las demás unidades, a continuación todos los jefes me hicieron llegar su saludo. Fui particularmente feliz, porque a excepción de la muerte del cabo 1° Quispe, casi no tuvimos bajas. Cuando disminuyó la intensidad del ataque de los ingleses fui hasta la batería A, que estaba a 200 metros y me parecía imposible que con el fuego que había recibido casi no hubiera bajas. Sólo heridos leves. La más importante fue una herida en la cabeza que tenía el sargento 1° Quinteros.

Nuevamente comenzó el ataque inglés y allí ocurrió, dentro del dramatismo de esos momentos, algo gracioso. Estábamos cuerpo a tierra y muy cerca mío estaba el capitán Cordero, de mi estado mayor, quien muy seriamente me dice:

–Mire, posiblemente éste sea el último momento– el ''ruido'' de los ingleses no podía hacer pensar otra cosa– y quisiera expresarle que cuando distribuyeron los puestos –él no era un hombre mío sino que estaba agregado a raíz del conflicto– yo me imaginaba que usted era un hombre de mando duro. Pero ahora, que hemos compartido todos estos días en los que me he integrado totalmente, y como probablemente no nos veamos más, quiero decirle que lo aprecio mucho.

Bueno, a pesar de todo, las circunstancias quisieron que nos siguiéramos viendo. Ese último día los ingleses habían emplazado buques de su flota al norte, al este y al oeste.

En una de las brevísimas pausas que hacían los ingleses en sus ataques, nos sobrevuela un avión Sea Harrier, a unos 100 metros de altura. No dispara sobre nosotros, sino que lo hace sobre una batería compuesta por los dos cañones de 155 mm que yo tenía ubicada a unos dos kilómetros de allí, y que operaban en forma diferente a los restantes cañones de 10 mm. El Sea Harrier le descargó todos los cohetes que tenía y todo el mundo gritó que le habían dado a los 155. Trato de comunicarme con el teniente 1° que tenía esa pieza y era imposible, no podía comunicarme. Se habían cor-

Testimonio

"Al valor en combate"

Cuando el sargento José González Fernández era padre de 3 hijos y su mujer estaba embarazada de un cuarto y tenía 27 años de edad, fue enviado a las Malvinas con el GA 3 de Paso de los Libres, donde nació este correntino.

Ahora tiene 5 hijos y, después de la guerra, debió tomar un trabajo de vigilancia nocturna en un establecimiento comercial porque su salario de sargento no le alcanzaba para mantener a todos.

Fue condecorado "al valor en combate". Cumplió funciones de singular importancia en la batería C, que estaba a mando de los tenientes primeros Navone y Tessey, como "computador principal de tiro".

González Fernández fue, junto al teniente 1° Navone, último en abandonar el campo de batalla cuando la batería se replegó a Puerto Argentino.

"Eran momentos límites. Los ingleses dominaban las alturas en el monte Longdon. Nosotros abajo en la ardua tarea de cambiar a la batería de posición. Sabíamos que estábamos desprotegidos. En la lucha se pierde el miedo a la muerte. Si llega, mala suerte. Si no llega, mejor. En el momento del fuego se produjo un hábito o costumbre. Es un fenómeno que no puede explicar y eso que en los últimos días el fuego inglés sobre nuestra batería era feroz. Nos hacían de goma".

El sargento González Fernández cuenta con naturalidad de cómo su batería, al quedarse sin el observador de avanzada, tiraba "a ciegas" sobre la cabeza de la infantería argentina para barrer el frente de ataque inglés. "Este barrido evitó, al menos por un día, que la avanzada británica llegara a Puerto Argentino".

"El GA 3 tuvo un comporta-



Sgto. J. González Fernández/GA 3

miento ejemplar. Una total cohesión entre la oficialidad y la tropa. Hay una explicación. Llegamos a las Malvinas con un gran adiestramiento. No hubo soldados nuevos. La tropa era la del año anterior con más de 12 meses de ejercicios. Todos sabían lo que debían hacer. La logística funcionó muy bien. A nosotros no nos faltó nada, desde alimentos hasta proyectiles. Cuando se produjo la rendición todos llorábamos de bronca: pero en medio de ese cuadro dramático yo me sentí orgulloso de lo que había hecho porque los jefes de otras unidades felicitaban al nuestro, diciéndole que gracias al apoyo de la artillería se habían salvado muchas vidas. Perdimos porque los ingleses tenían más elementos. Daba envidia verlos cuando cambiaban de posición las baterías. Cada cañón era alzado por un helicóptero donde iba la tropa que lo servía y los proyectiles. Nosotros teníamos muy pocos camiones y a veces debíamos desenterrarlos del barro a mano en medio del frío y de una nevisca que llegaba hasta el alma".



tado todas las líneas o habían muerto todos. Finalmente el teniente 1º logra comunicarse en forma radioeléctrica y me dice:

–Tengo un suboficial y cinco soldados heridos, pero todos leves. Continúo con mi misión. Era el Tte. 1º Dafunchio.

Es indudable que para que el enemigo arriesgue en un vuelo rasante un Sea Harrier era porque estos cañones estaban causándole serios problemas. Cuando finalizó el conflicto bélico, el general Moore manifestó que en varias oportunidades se le había pegado a su comando con estos cañones y preguntó con qué radares habíamos detectado su comando. Le respondimos entonces que no teníamos radares capaces de localizar un puesto de comando, que simplemente se había hecho en base a apreciaciones de inteligencia, de acuerdo a los datos de observadores de primera línea y de los observadores aéreos.

La noche del 13 al 14 de junio se tiró prácticamente sin interrupción. Ahí que se tiró hasta que los cañones y los obuses no resistieron más. Se disparó en apoyo del combate final del BIM 5 y del Regimiento de Infantería 7, y de una fracción de un escuadrón de Caballería Blindada 10, que esa noche, al mando del capitán Soloaga, realizó un contraataque.

A tiro limpio

Se disparó sin solución de continuidad. Con la desesperación propia de quien siente que debe continuar apoyando, que no hay reposición y que la munición se agota. Que llegan muchas misionees de fuego y que no pueden ser cumplidas en su totalidad porque en esos momentos sólo nos quedaban dos baterías disponibles.

En uno de los tantos ataques aéreos que recibimos, no recuerdo cuál día, yo estaba cerca de una de mis baterías, cuando se escucha la señal de alerta roja. Bajo del jeep y voy en dirección a la batería. En el vehículo había dejado mi casco. Todavía me emociono cuando recuerdo lo que pasó. Uno de mis soldados, un correntino, me ve pasar y me pega el grito:

–¡Alerta roja, mi teniente coronel!– Tome mi casco.

Ya se lo había sacado y corrimos juntos hasta el refugio. En esas últimas noches no era nada fuera de lo común pasar por una batería y ver a oficiales cargando munición mientras los soldados atendían la pieza. Las últimas municiones eran transportadas sin distinción de jerarquías. Una de esas noches, con temperatura bajo cero, dos soldados que transportaban munición se habían sacado las prendas superiores. Serían las 4 ó 5 de la mañana, y había comenzado a nevar. Se los observé y uno de ellos me contestó por los dos:

–No importa, mi teniente coronel. Así estamos más cómodos para cargar el cañón. Aquí no hay tiempo de enfriarse.

En un contraataque que había realizado el mayor Jaimet, a cargo de una compañía del Regimiento de Infantería 6, bajo una presión de fuego constante del enemigo, tomo contacto radial con él y le pregunto –no recuerdo ahora cuál era su indicativo radial:

–¿Cómo andan las cosas? –pregunté.

–Esto es un quilombo, mi teniente coronel, pero les estamos dando duro –respondió, y realmente la situación que estaban viviendo en esos momentos era sumamente difícil.

Con el capitán de fragata Robacio tuvimos un contacto radial en la noche del 13 al 14.

Con su regimiento, el BIM 5, gastamos finalmente toda la munición que nos quedaba. Esa noche mi indicativo era Martín, y sus palabras fueron las siguientes:

–¡Dale Martín, dale! ¡Dale que los estás haciendo mierda! ¡Dale! ¡Misma alza, misma alza!

Foto arriba: artillero junto al cerrojo del cañón argentino de 155 milímetros, una pieza que probó su eficacia en Malvinas.

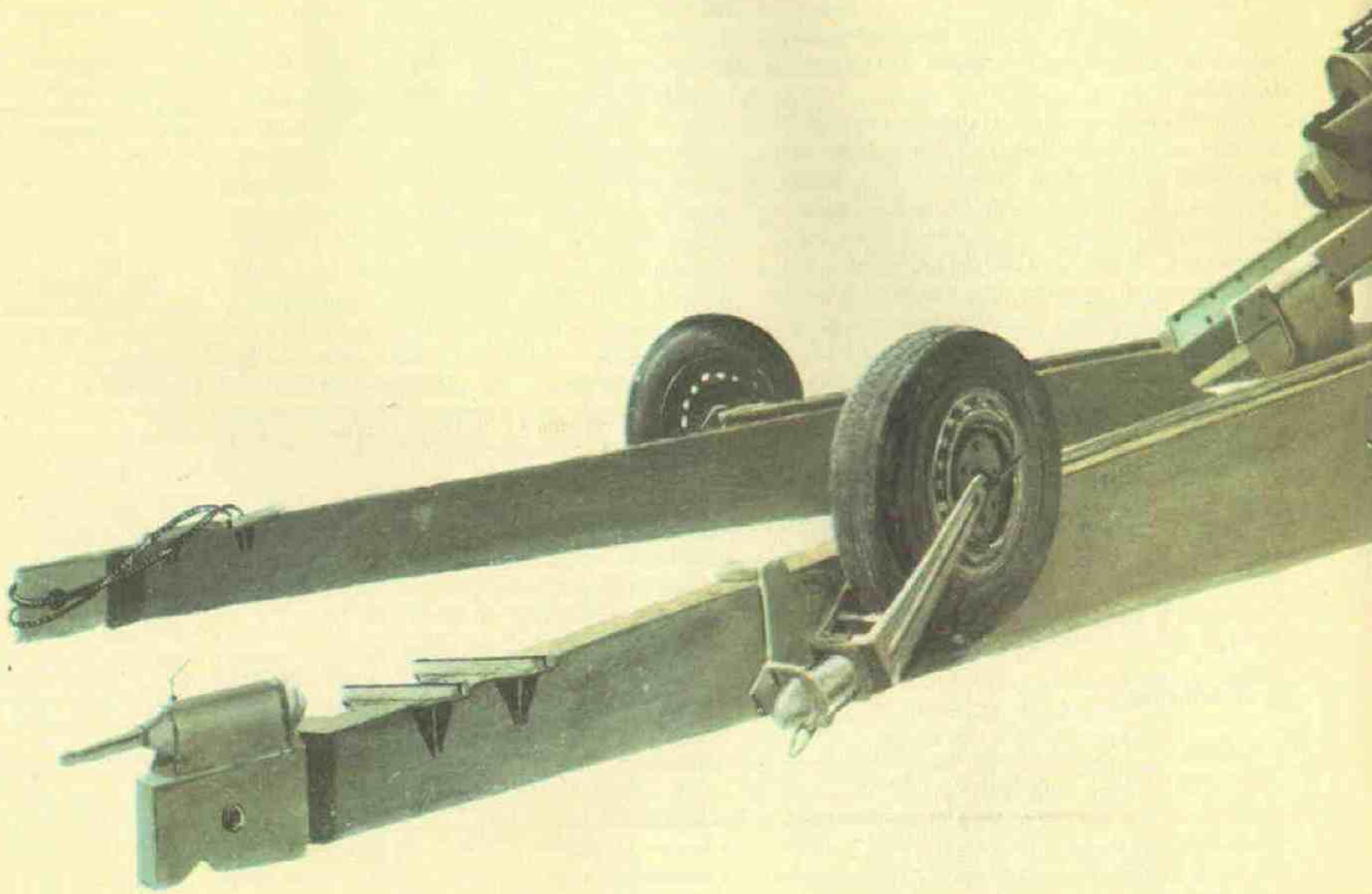
Foto de la página 534: posición de fuego de una batería de 105 milímetros del GA 3 durante los combates finales por Puerto Argentino.

(Continúa en página 539)

Cañón remolcado Cal. 155 mm/L33

Modelo argentino FMK 1

Producido en la Fábrica Militar Río Tercero





El cañón "Argentino" calibre 155 milímetros L33 CITER FMK 1 Mod 0 de 1977 remolcado, producido por la Fábrica Militar Río Tercero, recibió su bautismo de fuego y cumplió descollante actuación durante el conflicto sostenido con Gran Bretaña por la recuperación de las Islas Malvinas, en mayo y junio de 1982.

Concebido y desarrollado por el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas de la Argentina (CITEFA), constituye una de las piezas de artillería media de campaña más avanzadas en su género y sus características y performance de combate en nada ceden las de las mejores que se fabrican en el mundo.

Tomando como base el soporte pivotante y la boca de fuego del cañón autopropulsado francés F 3, los técnicos militares argentinos idearon una cureña remolcada biflecha de tracción sobre dos ruedas, que está provista, además, de un gato de tiro.

El alcance máximo del 155 argentino es de 20 kilómetros con munición convencional de 43 kilos, aunque los cronistas militares británicos del conflicto del Atlántico Sur le atribuyeron un máximo de 29 kilómetros de tiro efectivo.

Dadas las características tan peculiares del suelo malvinense (en su mayor parte turba altamente saturada de humedad y de consistencia esponjosa) y de la carencia casi total de rutas que permitieran su desplazamiento, los 155 fueron emplazados en su mayor parte en los alrededores de Puerto Argentino.

Estas piezas tuvieron destacada actuación, especialmente, en los combates por los accesos a los montes Tumbledown y William que se iniciaron el 12 de junio, en los que los destacamentos atacantes de gurkhas, comandos y tropas especiales de los británicos fueron en repetidas oportunidades "clavados" en el terreno en el momento mismo de iniciar los avances, o tuvieron que regresar a sus posiciones de partida después de sufrir fuertes pérdidas ante la precisión del fuego argentino.

El día 10 de junio ya habían tenido los ingleses una muestra de esa precisión de fuego, cuando desde el dispositivo de defensa de Puerto Argentino se detectó un avance enemigo sobre la ruta del Monte Wall, contra las posiciones del Regimiento de Infantería 4.

Ante la fuerza del ataque enemigo se envió a la Compañía de Comandos 602 y una sección de Comandos de la Gendarmería Nacional con la misión de detener el avance. Estos ejecutaron un movimiento para envolver la vanguardia británica, pero la intensidad del fuego, en un determinado momento, puso en peligro el éxito de la maniobra.

En la emergencia, el mayor Aldo Rico, comandante de la 602, solicitó al Grupo de Artillería 3 un "barrage" de contención frente a sus líneas de vanguardia. La precisión de los 155 y los 105 argentinos detuvo el avance británico, circunstancia que aprovecharon los comandos argentinos para pasar al contraataque, maniobra que fue eficazmente apoyada por los 155, que fueron alargando sus disparos a medida que el enemigo retrocedía.

Las baterías que defendían Puerto Argentino combatieron con "mortífera eficiencia" hasta el final según los propios comandantes británicos, aún a pesar de la pérdida de las alturas que rodeaban a la capital malvinense, que las privó de sus puestos de observación.

Ficha Técnica

Características: Cañón mediano de artillería de campaña, compuesto por una masa oscilante de retroceso variable según el ángulo de elevación, montado sobre un afuste biflecha, remolcado sobre dos ruedas y provisto de un gato de tiro.

La masa oscilante comprende la boca de fuego (tubo y culata) con su freno de boca.

La cuna, que soporta el vínculo elástico integrado por el freno de tiro y el recuperador, y la boca de fuego.

Los equilibradores.

En acción, la pieza se apoya sobre la placa-base del gato de tiro y, en la parte posterior, sobre las conteras de ambas flechas abiertas y sus respectivos pies, que actúan como anclaje por medio de uñas o cuchillas. Puede ser emplazada sin hundimiento aún en suelos arcillosos secos.

Calibre: 155 milímetros
Alcance máximo: 20 kilómetros
Longitud del tubo: m 9,40
Longitud total de la pieza: m 10,12
Altura total de la pieza: m 2,20
Despeje del suelo: m 0,28
Ancho total: m 2,67
Ancho total en batería: m 6,70
Peso del proyectil: 43 kilogramos
Peso del material en orden de marcha: 8.200 Kg.
Peso de la masa oscilante: 4.400 Kg.
Campo de tiro vertical: de -5° a + 67°
Campo de tiro horizontal: 70° (+ 35°)
Velocidad máxima de desplazamiento en ruta: 70 km/h.

(Viene de la página 535)

Como consecuencia de la cadencia sobre-pasada de fuego a las que eran sometidas las piezas nuestras, iban quedando fuera de servicio una tras otra. Teníamos un radar de vigilancia de nuestra artillería de defensa aérea, que estaba operado por el teniente 1º Pío Rey. Esa actividad, estar horas y horas permanentemente atento a una pantalla de radar, es realmente desgastadora, pero no tenía gente para hacer los relevos. Al margen de ese agotamiento, el peligro del radar era que sus ondas atraían un tipo de misiles ingleses aire-tierra que eran dirigidos por esa misma onda. Pero como necesitamos imperiosamente de ese radar teníamos que prenderlo. Cuando el fuego se hacía muy intenso y comenzaban a caer misiles en la zona, le ordenábamos al teniente 1º Pío Rey que lo apagara. Sin embargo, él continuaba operándolo hasta último momento y lo cortaba recién en los instantes finales para evitar recibir un impacto directo. Con ese método los misiles quedaban sin conducción, pero cuando ya estaban muy cerca y llegaron a caer algunos a menos de 50 metros del radar.

Por momentos nos parecía que a medida que veíamos más de cerca el desenlace final, había una mayor euforia por tirar, por cumplimentar. Esta era una desesperación común a todos. Cuando amanecía el día 14, ya prácticamente no nos quedaba munición y nos llegaban pedidos de fuego por tráfico radioeléctrico, pero ya casi no estábamos en condiciones de cumplimentarlos; con las piezas casi en su totalidad fuera de servicio y sin munición.

Inmediatamente sobrevino el silencio total en el campo de combate.

Quizá para comprender y valorar a todos los soldados, sin excepción de armas, de todas las fuerzas que allí estuvieron, habría que decir que mientras uno recuerda este tronar de la artillería, está escuchando también el pandemónium de las ametralladoras pesadas, de los morteros livianos, de armas de todo tipo y en todas las horas del día y de la noche.

Y a todo esto debemos agregar el intenso y sostenido fuego a que fue sometida la posición desde el 1º de mayo. Con relación a eso recuerdo lo que contestaba el teniente coronel Seineldín cuando hablaba con el general Oscar Jofre y se sabía que habían caído 6, 7, 10 ó 20 bombas sobre el aeropuerto.

–¿Qué novedades tiene? –pregunta Jofre.

–¡Sin novedad! –respondía Seineldín, –agregando

Testimonio

Esos soldados desconocidos...

El teniente Oscar Mario Martínez Conti tenía 26 años cuando fue enviado a las Malvinas como integrante del GA 3 con asiento en Paso de los Libres, Corrientes.

"Viajé el 9 de abril por la noche. Esa misma mañana me comprometí con mi novia que hoy es la madre de mis dos hijas".

Martínez Conti, que tuvo, a su cargo los llamados servicios, debió reemplazar a un capitán enfermo de hepatitis.

Participó de las últimas y dramáticas horas de la resistencia en Puerto Argentino "al pie del cañón", pero continuó atendiendo su función en los servicios.

Su relato bélico pasa por el emocionado recuerdo de las acciones en la batería C, 'junto con el teniente primero Navone, la muerte del observador de avanzada' el teniente Alberto Rolando Ramos "que cayó con la ametralladora en la mano protegiendo el repliegue".

"Su muerte dejó sin ojos a la artillería cuando el ataque inglés a Puerto Argentino estaba en su máxima expresión". Su actuación como observador hasta el mismo momento de la rendición, junto al teniente primero Tessey.

Pero en este testimonio hay aspectos que imprescindiblemente deben figurar en un trabajo analizando la Guerra de las Malvinas en su lado militar.



Tte. Oscar M. Martínez Conti/GA 3

"La vital función de los servicios. Los que hacen la comida y la distribuyen. Los que se dedican a las reparaciones de todo tipo. Los que cuidan del equipo, de las vestimentas. Los médicos, los enfermeros. Todo lo que se mueve detrás de los que están en el frente de batalla. Los soldados sin rostro, que no aparecen en los diarios, en la radio, en la televisión."

"Así murió el cabo primero Angel Fidel Quispe. Cayó arreglando un cable destruído en un ataque. Era el que comunicaba el comando con el puesto de tiro. Sin ese cable no había artillería. Lo alcanzó la onda expansiva de un proyectil enemigo. No murió con la ametralladora en la mano. Tenía una pinza. Pero ese simbolismo no puede destruir su condición de soldado vital y de héroe. Lo elijo a él como ejemplo de lo que representa ese personal aparentemente "en segundo plano" que se llama servicios, pero que, de últimas, es el que mantiene toda la maquinaria sobre la que se asienta la tropa que lucha."

"Una de mis funciones como oficial de Comando y Servicios era el de mantener la moral. Nadie tiene idea la importancia que en este rubro esencial en una guerra, tuvieron las cartas a un soldado desconocido que enviaba el pueblo argentino desde el continente. El 90 por ciento de la tropa, que venía de Corrientes, Chaco y Formosa, no recibía correspondencia de sus familiares y amigos, a lo mejor, por problemas sociales. Pero ellos la esperaban. Se sentían olvidados por los suyos. Era una tarea triste la mía cuando repartía las cartas. Yo trataba de hacer el trabajo de entrega a los que recibían correspondencia con la mayor discreción para no herir a la mayoría. Cuando se abrió el grifo de esa correspondencia "a un soldado argentino", terminaron los problemas. Era emocionante observar con cuanto cariño esos muchachos respondían las cartas que venían llenándoles un vacío de afecto. Yo mismo aun mantengo correspondencia con dos señoras. Una vive en Florencio Varela y se llama Mónica P. de Esteban. La otra de La Plata, Arestegui de Mendez. Aquí debo hacer el elogio de la formidable tarea que cumplió la oficina de ENCOTEL en Puerto Argentino. Eran miles y miles de cartas".

"Otra experiencia fundamental fue cuando al retornar en el buque "Canberra" me dí cuenta de que era el oficial más antiguo del GA 3, de manera que debía asumir el mando, porque los otros habían quedado en las Malvinas como prisioneros de guerra. Había 163 soldados, 64 suboficiales y 10 oficiales. Estuvimos casi 10 días antes de regresar a Paso de los Libres, cinco de ellos en un Regimiento de Buenos Aires. Pese a la ansiedad por el regreso, para encontrarse con sus hijos, mujeres, padres, amigos, no se produjo ningún episodio de insubordinación. Y no hay que olvidarse que todos regresábamos con una tremenda carga de frustración. Eramos soldados que veníamos de perder una guerra. Me llenó de orgullo la opinión de los psicólogos que realizaron sus test en Buenos Aires cuando me felicitaron por el estado anímico de la tropa. Y me faltó poco para llorar cuando al bajar del tren en Paso de los Libres formaron en el anden en un último acto de disciplina sabiendo que a sus espaldas estaban sus seres más queridos aguardándolos para abrazarlos, para besarlos. Los soldados del GA 3 fueron un ejemplo en el combate y fuera de él."



Foto de página 540: pieza de 155 milímetros bajo la red de enmascaramiento.
En recuadro, servidores del mismo cañón cargan el cuerpo de la munición cuyo peso supera los 40 kilogramos.

–ya le digo, ¡estos tipos no saben tirar, no aprenden más a tirar!

Posteriormente, y para apreciar todo esto, durante el mes que estuve en el campo de prisioneros tuve oportunidad de conversar con oficiales y suboficiales ingleses, quienes destacaron la fuerte resistencia que habían encontrado. Si hubo ese accionar, esa oposición intensa durante tantos días, eso permite suponer que todas las tropas, en forma integrada y dentro de cada fracción y sin distinción de jerarquía, desde el soldado hasta el jefe, han combatido. Han combatido superando todos los inconvenientes; la rigurosidad del clima, las privaciones propias del bloqueo primero y del cerco después. Y lo hicieron con eficiencia profesional hasta el último momento, según declaraciones del enemigo. Y que si combatieron hasta último momento en forma por demás eficiente, ocasionándoles pérdidas superiores a las que ellos mismos declaran, ello significa que cada uno de los soldados, cada uno de los suboficiales y cada uno de los jefes que estaban en puestos de combate luchó como correspondía.

"Mis soldados, qué soldados..."

Todos los soldados tuvieron un desempeño admirable, pero no puedo dejar de mencionar a López, a

Testimonio

Lo que sólo se aprende bien en una guerra

Héctor D. Tessey. Tenía 28 años y era teniente primero cuando fue enviado a Las Malvinas a ocupar la jefatura de la Batería C del GA 3 en Puerto Argentino. Cumplía funciones de instructor en el Colegio Militar y viajó junto a ocho cadetes ascendidos a subtenientes al estallar la guerra. Casado y padre de cuatro hijos, el último de los cuales nació una vez terminado el conflicto.

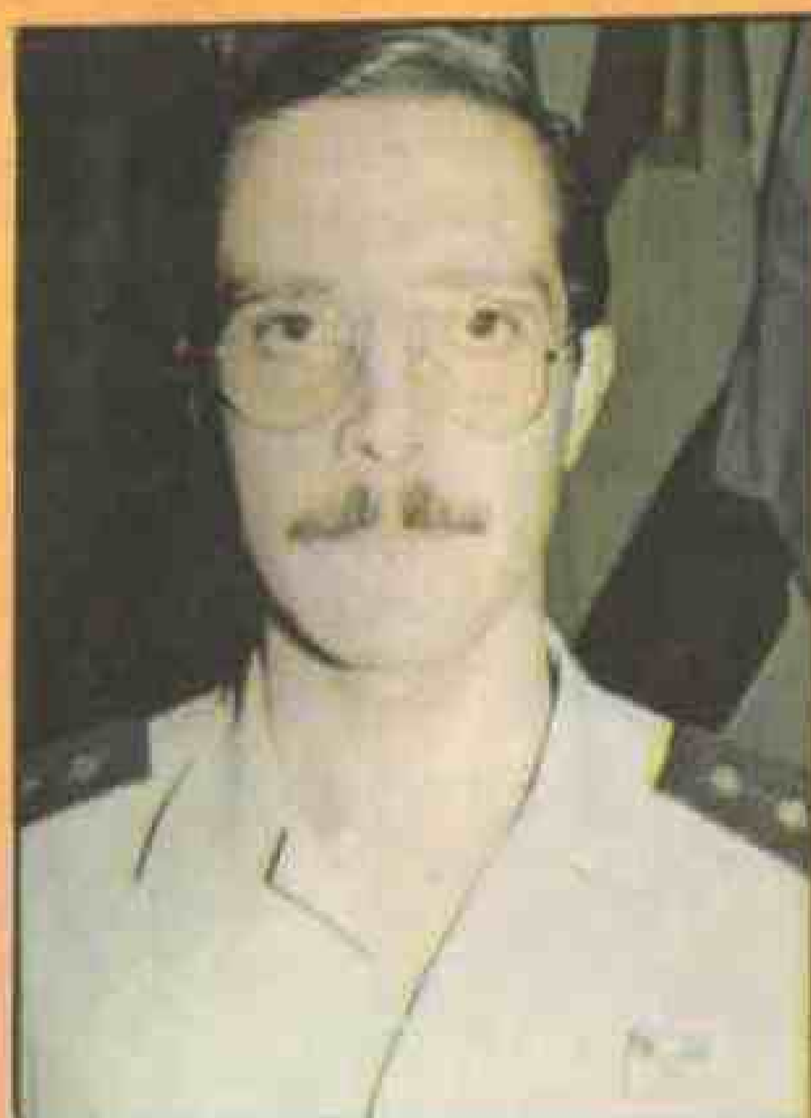
"Asumí el mando el 26 de mayo porque el jefe sufrió un grave accidente al golpearse en la cabeza. Estaba delirando. Era de madrugada. 'Tráiganme el traje de gala', decía. Cuando llegué me preguntó: ¿Y vos quién sos? El teniente primero Iparraguirre había perdido la memoria y fue evacuado. A consecuencia de ese accidente fue dado de baja. Hace poco tiempo lo encontré caminando por una calle de Córdoba. Estaba bien aunque presentaba algunos efectos colaterales de aquel golpe del destino que me permitió llegar a ser jefe de la batería. Cosas de la guerra."

La batería C fue la primera en abrir fuego cuando se produjo el ataque inglés a Puerto Argentino.

"La misión nuestra era de avanzar seis kilómetros hacia la línea enemiga, tirar y retornar. Era una operación riesgosa sólo hecha por voluntarios y muy dificultosa. No teníamos movilidad propia. Había que pedir un camión a Puerto Argentino para cargar las piezas, proyectiles y personal. Hacer el tiro y regresar, antes que llegara la respuesta. Y al rato volver a repetirla. Debo decir que cada vez que pedía voluntarios el número superaba a la gente que necesitaba."

Cuando llegó la rendición, estuvo prisionero durante 30 días hasta que fue enviado al continente.

"Fueron una experiencia positiva los 30 días vividos como prisionero. Yo soy reflexivo pero, sin tener nada que hacer –lejos de la enorme tensión de la guerra– me hice más profundo. Aprendí a juz-



Tte. 1[o] Héctor D. Tessey/GA 3

gar mejor a la gente. A evaluar mejor las situaciones. Tengo un episodio a bordo del buque inglés Saint Edmund. Logré arreglar una radio a pilas que llevaba encima. Escuché una audición de radio dirigida por Magdalena Ruiz Guiñazú. Comentaba el caos que se había apoderado de la Junta de Gobierno producido el fin de la guerra.

–'Vamos hacia una guerra civil', me comentó un compañero.

–No lo creo. Los argentinos no estamos para eso –le contesté. Somos inmaduros, exitistas, que no sabemos aprovechar lo que tenemos. No te olvides que en plena guerra la Argentina fue a jugar el mundial de fútbol, que la vida en Buenos Aires no tenía nada que ver con la de una capital de un país envuelto en un conflicto bélico. No podíamos pensar de otra manera al volver."

"Yo cambié desde las Malvinas. En el frente mi apoyo fue la profunda fe religiosa. De últimas siempre me entregaba a la decisión de Dios. Ahora realizó una especie de juego psicológico. Creo que algo se ha desarrollado en mi interior. Profundizo en el análisis de la gente que trato. Me considero un hombre educado, incapaz de no acatar los reglamentos, soy respetuoso de las jerarquías. Pero por sobre ese exterior vivo en un estado interno de "insubordinación mental", que se pone en marcha cuando intuyo que el que está frente a mí no es apto para lo que está haciendo. Considero que se ha olvidado un poco el cuidado psicológico de la gente que estuvo en Malvinas, así como ha sido excelente el trato con los heridos físicos. Todos hemos vuelto cambiados. Algunos para bien. Pero a lo mejor otros para mal."

"Es impresionante el cambio de comportamiento en el momento de la situación límite de la guerra. Mi jefe, el coronel Martín Balza, era obsesivo antes del inicio de las acciones en Puerto Argentino. Llegaba de inspección por sorpresa. Mil detalles. Esa red está mal puesta, enderecen este poste, y así todo. Honestamente para mis adentros, yo quería que se fuera y que no volviera más. Pero cuando comenzó la lucha la imagen que yo tenía de él se transformó. Comprendí que era un fenómeno como militar, conductor y como ser humano. Infundía confianza e inyectaba fe. Aprendí de él la lección de que sólo se puede hacer bien la guerra organizándose hasta en los detalles más minúsculos antes de que comience."

"La otra cara fue un suboficial. Los soldados lo adoraban. Era el gran animador del grupo, el que hacía los asados, jugaba al truco, hacía los mejores chistes. Cuando lo ví pensé que cuando comenzara la acción sería mi mano derecha, por su poder de conducción sobre la tropa. Fue lo contrario. Al iniciarse el fuego se metió en su pozo y no salió más. Sólo lo hizo para fugarse y desertar en un helicóptero que se posó en nuestra posición. Yo lo comprendo aunque no lo justifico. Era una reacción humana. La transformación de un instinto que es superior a la fuerza de voluntad. Un ser que, simplemente, no era apto para soportar una situación límite."

–"En acción se trastoca todo, comenzando por la rutina del organismo. Se duerme mal o poco. Y a cualquier hora, cuando lo dejan. En plena misión uno se olvida del mundo. Hasta de comer o de hacer sus necesidades. Los peores momentos son los que se viven entre fuego y fuego. Es el que yo llamo "momento de reflexión". En segundos se le viene todo encima. El recuerdo de la familia, qué es la guerra, sus consecuencias, los amigos. Hay que evitar esos momentos de depresión y tratar de mantenerse siempre ocupados. En uno de esos momentos recordé que hacía tres días que no iba al baño. Y fui a 100 metros de la posición detrás de un montículo. Estaba en eso cuando un sargento me avisó que venía una alerta rojo de bombardeo. Lo único que atiné a decirle fue gracias. Y seguí. La reflexión estaba haciendo su efecto. En otro de esos momentos luego de una jornada tremenda de acción pensé que no había comido durante 24 horas. Fui a buscar mi comida. Eran cubitos por el frío. La comí igual porque simplemente me había acordado que existía en uno de esos momentos de reflexión."

–"Tuve la sensación del fin adverso de la guerra no cuando me enteré del desembarco inglés en San Carlos, sino cuando una radio uruguaya difundió uno de los comunicados oficiales. Decía que nuestra artillería y nuestros tanques estaban allí para terminar con la cabeza de playa de los británicos. Comprendí que se trataba de una lógica acción psicológica para confundir al enemigo. Yo sabía que no había tanques ni artillería en San Carlos para hacer retroceder a los ingleses. En ese momento estaba escribiendo una carta a mi suegro que es coronel retirado. Le puse unas líneas. 'Hoy tengo la sensación de que hemos comenzado a perder la guerra'..."



Wuldrich, a Ghittoni, López. Víctor Hugo López, era dragoneante y conductor de un vehículo. Permanentemente se ofrecía como voluntario para ir durante la noche al aeropuerto –durante la noche éste era duramente bombardeado– a buscar la munición que nos llegaba, y la traía hasta el lugar donde estaban emplazadas las baterías. López fue después quien vació el cargador de su FAL contra un avión que entraba en vuelo rasante contra nosotros. Pertenecía al grupo de artillería 101, de la ciudad de Junín.

Raúl Wuldrich, de la misma unidad que el anterior, tuvo un desempeño realmente ejemplar. En una oportunidad se quemaba un depósito de munición tras un ataque de los ingleses y sin que nadie se lo ordenara sale de su abrigo, en pleno fuego y empieza a rescatar los cajones de municiones. Gracias a él quedó el depósito prácticamente intacto.

Ghittoni era auxiliar de un oficial mío, el teniente Gutiérrez, que era observador en uno de los lugares quizá más bombardeados durante toda la batalla; la altura de Sapper Hill. El 1° de mayo el teniente Gutiérrez resultó herido al tratar de auxiliar a un compañero que había sufrido heridas de consideración y tuvo que ser evacuado, contra su voluntad, del lugar del combate. Ordené también que evacuaran al soldado que pidió hablar conmigo.

Me pidió por favor que no lo relevara, que quería permanecer en ese puesto. Allí permaneció hasta el final, en el lugar más castigado por el enemigo.

En el contraataque que realizó el capitán Soloaga en

Las eficaces piezas de 155 milímetros empleadas por los argentinos fueron muy respetadas por el adversario británico.

la noche del 13 al 14 con una fracción del regimiento de caballería blindada 10, lo que tratábamos de lograr era neutralizar a una batería inglesa que nos tenía a maltraer con un intenso fuego. Estábamos todos agotados y llevábamos días sin dormir.

De pronto escucho que el comandante de la agrupación le pregunta por radio al capitán Soloaga qué pasaba con esa batería.

–Dígame, ¿estamos neutralizándola, o no?, preguntó el general Jofre.

–Vea –dice entonces Soloaga–, yo no sé bien. Pero lo que sí sé bien es que cuando Martín abre fuego sobre esa zona los ingleses no escupen más.

El agotamiento nervioso de todos era sumamente intenso. Sin embargo, se superaban todos los problemas, problemas que el estrecho contacto y las exigencias propias del combate podían originar. Todos los Jefes estábamos en el lugar que nos correspondía. De noche y a cualquier hora, cada vez que tuve que hablar con un comando, siempre he encontrado al jefe. Dormíamos cuando podíamos, pero normalmente lo hacíamos en algún momento del día. Durante la noche era más difícil, especialmente para nosotros, que desde mediados de mayo teníamos el problema del tiro a los buques. Esto regía desde el jefe al soldado. Y si quiere le cuento algo que pasó en la última noche. Uno de los jefes que yo tenía, un capitán, insistía en que durmiera un rato.

–Balza –me decía– coma algo y trate de dormir aunque sea un ratito.

Yo salí, sin embargo, a hacer una corta recorrida, y al regresar un soldado, el soldado Mango, de Paso de los Libres, que estaba con el sargento 1° Rubio, se acerca y me dice, con toda seriedad: –Vea mi teniente coronel, acá todos quieren que usted se vaya a dormir. Recién dijeron "mándenlo a dormir al flaco así nos deja de joder un rato".

Es indudable que en situaciones críticas como ésas a uno nunca le parece que está cumpliendo con su misión lo suficientemente bien.

Nos íbamos acercando ya al momento final. En realidad no hubo un momento exacto de la rendición. Ya cuadros y tropas estábamos anímicamente preparados, desde que llegamos para combatir, todo fue in crescendo, pero en ningún momento disminuyó la moral del combatiente ni tampoco la presencia de ánimo.

La hora final

Pero ya producido el hecho final, es decir el momento en que agotamos la munición, toda la munición, alrededor de las 10 de la mañana del 14, salí de mi puesto de comando. Había ordenado por radio que dejaran todo como estaba, que el personal se retirara hacia el sur de Puerto Argentino donde había unas precarias construcciones de chapa, y que dispusieran todo lo necesario para descansar y lograr abrigo. Era el final.

En la marcha con mis hombres hacia el aeropuerto, recuerdo que uno de mis capitanes les decía a los

Testimonio

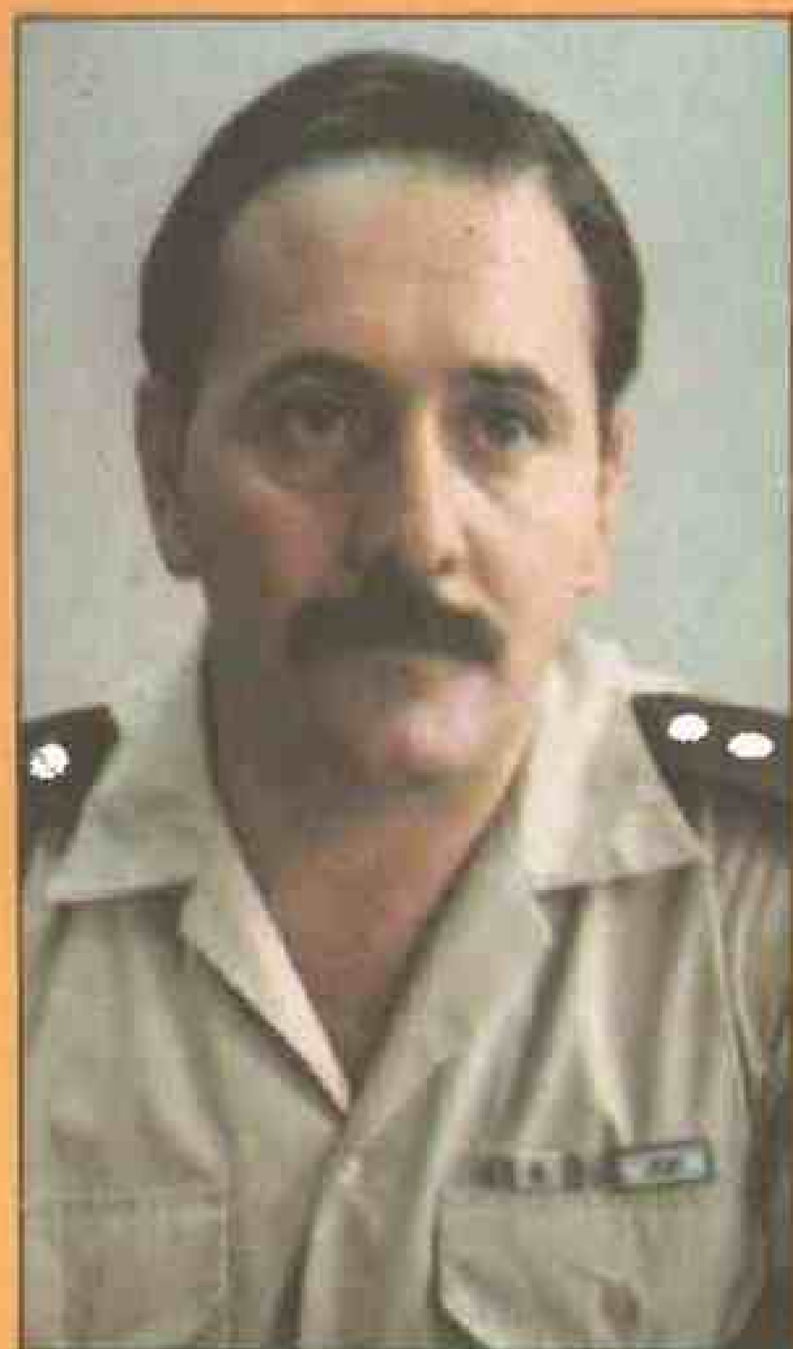
"Cuando volví, era un hombre distinto"

El teniente 1° Julio César Navone fue el jefe de la batería B del GA 3 cuando tenía 31 años, y en las Malvinas se jugaba una mano brava. Es casado y padre de tres hijos.

Su testimonio habla de los días finales del asedio a Puerto Argentino cuando debió ir a relevar al jefe de la Batería C sometida a un implacable desgaste por los movimientos constantes de cambio de posición para batir con su tiro al adversario inglés.

"Todo Puerto Argentino y sus alrededores se estremecían con los cañonazos. Recuerdo al soldado formoseño Celestino Arrúa, con el torso desnudo –pese al intenso frío– con sus hombros y manos quemados por la pólvora. Arrúa era casi analfabeto y lo poco que sabía lo había aprendido en la escuela primaria del cuartel de Paso de los Libres. Lo que le sobraba en cambio era valor y riqueza espiritual."

"Hubo un ataque aéreo de Harrier. Nuestra batería les estaba haciendo daño. Todo el esfuerzo en adelantar piezas era para equilibrar la diferencia de alcance. Ellos llegaban a 17 kilómetros, nosotros sólo a 10,2."



Tte. 1° Julio C. Navone/GA 3

"La noche del 11 de junio fue dramática. Perdimos al observador adelantado teniente Alberto Ramos, que cayó en la línea del frente ocupando su lugar junto a la infantería mientras cubría a los compañeros en un repliegue. Dos jóvenes oficiales, los subtenientes Barreiro y Herrero recién egresados del Colegio Militar, recuperaron un obus que habíamos dejado en la posición de avanzada en una misión con riesgo de vida. Los ingleses iniciaron su ataque final. El espectáculo era dantesco con el fuego cruzado que aparecía en los montes Harriet, Dos Hermanas y Longdon. La batalla por Puerto Argentino estaba en su apogeo. En medio del fragor debimos hacer un cambio de posición porque nuestra batería había quedado al alcance de la artillería inglesa y hasta del fuego de sus morteros. La munición estaba a punto de consumirse. La operación se hizo. El sargento ayudante Andrada y los sargentos Zambrano y González Fernández fueron verdaderos pilares en la acción. Todos los obuses fueron transportados en medio de dificultades enormes. Uno de ellos quedó encajado en el barro. Hubo que desarmarlo para recuperarlo. Con el barro hasta la rodilla, la persistente nevisca y el fuego enemigo se hizo la tarea en una hora. Cuando vi a toda la batería lista me desinflé. Comencé a prepararme para el día siguiente. Se acercaba el fin."

Navone estuvo en calidad de prisionero a bordo del buque inglés Saint Edmund.

"Me hicieron mucho bien esos 30 días. Evitaron que volviera con toda la bronca y la frustración. Me ayudaron a meditar. Hasta entonces no había tenido tiempo de pensar. Profundicé más en todo lo que representaba mi familia, los amigos, los camaradas, el futuro de mi carrera. Comencé a valorar muchas cosas a las que antes no les daba importancia. Me tranquilicé. Cuando retorné era un tipo diferente. Cuento una anécdota. Llegué de vuelta a mi casa en el barrio militar de Paso de los Libres. Abrí la puerta y me encontré con que la habían desvalijado. Antes de Las Malvinas hubiera explotado. No. Al contrario. Llamé por teléfono a mi mujer, le informé la novedad, le dije que no se hiciera mala sangre. Y con la cabeza fría me convertí en Sherlock Holmes. Seguí unas huellas que el ladrón había dejado en el piso. Estudié las herramientas que había utilizado para forzar el ingreso. Llegué a una conclusión. El ladrón era probablemente un electricista. Y era. Me informé que hacía poco un electricista había salido de baja. Lo fui a buscar a su casa en Formosa. Y volví con todo lo que me había hurtado."

soldados: "¡Soldados! Vamos a marchar con la cabeza y la frente bien alta. Hoy perdimos una batalla pero hemos combatido a la altura del Ejército Argentino y no debemos estar avergonzados de nada.

Todos tenemos pesadumbre por la derrota, es una situación muy especial, pero tenemos que recordar que hemos combatido hasta agotar nuestro último proyectil."

Llegamos al aeropuerto y casi inmediatamente se recibió la orden de volver a Puerto Argentino para embarcar. Se hizo por fracciones, en forma perfectamente ordenada. Hablé con un oficial inglés y le dije que quería presenciar el embarque de mi tropa. Yo, todos mis jefes y mis oficiales más antiguos quedamos como prisioneros de guerra hasta el 14 de julio.

Esa noche les pedía a mis soldados que no quería dejar de verlos, que alguna vez me hicieran llegar noticias suyas. A algunos los he vuelto a ver, a pesar de que es difícil con quienes se reintegran a la vida civil. A todos aquellos a los que no he visto les querría expresar que le estoy eternamente reconocido por su eficiencia, por su presencia de ánimo, por su valor y por las condiciones humanas que como soldados y como ciudadanos pusieron de manifiesto. Y, en extrema síntesis, decirles a ellos, así como también a mis oficiales y suboficiales, que estoy orgulloso de haberlos comandado, y del comportamiento que llevaron en todo momento. Eso jamás lo podré olvidar.

Cuando mis soldados ya estaban listos para la marcha última a Puerto Argentino, quise recorrer solo cada una de las posiciones de fuego. El estado de la munición y las piezas eran un símbolo mudo y elocuente de lo que había sido la intensidad del combate. Recuerdo que en algunas de las posiciones lloré. Tenía la satisfacción de haber cumplido con mi deber hasta el final.

En la batería A me encontré con el oficial de la misma, un teniente, que se negaba a abandonar su posición.

–Me quedan tres proyectiles, mi teniente coronel. No quiero irme sin tirárselos. Le dije que los íbamos a tirar juntos y que no tuviera miedo de llorar, porque no llorábamos una derrota. Estábamos llorando el habernos quedado sin munición. Estábamos llorando la impotencia de no tener más con qué tirarles.

Esos tres disparos quedaron a nuestras espaldas y nuevamente el silencio. Alcanzamos a nuestros hombres y seguimos con ellos hasta Puerto Argentino.

El T. Cnel. Balza desciende del barco inglés que trajo a los oficiales argentinos prisioneros.



Abajo: prisioneros en San Carlos, se ven entre otros al T. Cnel. Arias los capitanes de fragata Pérez y Robacio, el T. Cnel. Seineldín y el T. Cnel. Balza.

Esos 40 gendarmes del Alacrán

Cuarenta gendarmes criollos, de esos que son herederos del general Martín Miguel de Güemes en la custodia de las fronteras de la Nación, protagonizaron en Malvinas episodios de guerra que en la magnitud del conflicto bélico no pasaron desapercibidos. Tuvieron siete muertos en combate, la mayor proporción de bajas en relación al número de integrantes de una unidad.



Gendarmes especialmente seleccionados integraron, ya casi a último momento, un escuadrón de comandos de Gendarmería Nacional que actuó en Malvinas. "Esos cuarenta hombres –dice hoy el comandante Hugo Alberto Díaz– fueron representando a otros 15 mil que quedaron en el continente y que, por las exigencias propias de nuestra fuerza, estaban tan capacitados como los más selectos para cumplir una misión de sumo riesgo. La naturaleza singular del trabajo profesional del gendarme, que se cumple día a día y siempre, hace que en todo momento esté preparado y sea apto aún en las más adversas circunstancias. Ello no resta mérito –aclara Díaz– a los cursos especiales e intensivos que recibimos los comandos, que obviamente optimizan el posible rendimiento. Por eso los que tuvimos la fortuna de ser designados e ir, fuimos conscientes de que íbamos a representar a miles de gendarmes de todos los grados que –lo sabíamos y lo sabemos muy bien– hubieran dado la vida, como la dieron muchos, por estar en Malvinas".

Los cuarenta gendarmes llegaron a las islas a bordo de un Hércules, el 28 de mayo de 1982, casi a medianoche. Llegaron en los peores momentos, tras cuatro horas de vuelo, con las luces del avión totalmente apagadas y el coraje casi inaudito de los pilotos de la Fuerza Aérea volando a ras del agua para no ser detectados. "Tuvimos el inmenso orgullo –recuerda el comandante Eduardo Miguel Santo– de ser asignados junto a las Compañías de Comandos 601 y 602 del Ejército, al lado de cuyos integrantes combatimos y tuvimos la posibilidad de seguir aprendiendo, en la guerra, lo que ya nos habían enseñado en la paz."

Los cuarenta gendarmes, al mando del comandante José Ricardo Spadaro, tenían la difícil misión –entre otras– de intervenir en operaciones-comando (emboscadas, golpes de mano); avanzadas de combates de

Testimonio

La muerte de un héroe

El 9 de junio de 1982, una patrulla de gendarmes detectó el paso de tropas inglesas a unos 150 ó 200 metros adelante del Monte Dos Hermanas. Se planeó entonces una emboscada en ese lugar. El hecho estaba pensado de tal forma que dos escalones de asalto adelantados, uno al mando del capitán Fernández (de Ejército) y otro al del segundo comandante Eduardo Miguel Santo, debían quedar por delante de las tropas del mayor Rico y del comandante San Emeterio. El 10 de junio se puso en marcha el operativo. Así lo cuenta uno de sus protagonistas, el comandante Santo:


Cmte. GN Eduardo M. Santo

"Avanzamos y, en un momento determinado, detrás de las posiciones de emboscada nuestra, aparecen los ingleses abriendo fuego. Era una contraemboscada. Nosotros los habíamos sobrepasado, y ellos quedaron entre nuestras fuerzas y las del mayor Rico. Atacaron, con ametralladoras y probablemente morteros chicos. Todo fue en forma repentina, fulminante. Cayó muerto el sargento Cisnero, de Ejército. Al instante, lanzaron dos bengalas sobre el campo de combate, con tal mala suerte para nosotros que, por acción del viento, fueron directamente sobre nuestra posición. Nosotros no podíamos hacer fuego para atrás, porque estaba nuestra propia tropa. Todo fue muy rápido y confuso. Para colmo, las bengalas nos iluminaron y nos pusieron completamente al descubierto. Nos quedamos quietos, hasta que, aprovechando el humo de las explosiones, con el sargento Acosta decidimos salir en busca del mayor Rico para solicitar instrucciones. Estábamos realmente desconcertados. Atravesamos, concientemente, un lugar de cruce de proyectiles (de la propia tropa y de los ingleses, que combatían en una distancia de 30 a 60 metros, aproximadamente. Los ingleses eran fácilmente detectables porque tiraban con proyectiles trazantes. A ellos les permitía corregir el tiro, pero a nosotros saber de dónde venía. En esa marcha, cayó herido el sargento Ramón Acosta. Corrí hacia él y vi que intentaba incorporarse. No podía. Lo tomé del brazo en mi hombro, y seguimos. El fuego seguía, era infernal. A los pocos segundos, Acosta me dijo que tenía sueño. Se hacía cada vez más pesado su cuerpo, noté que se aflojaba, que se estaba durmiendo. Sin embargo, no quería soltar su fusil. Y no quería. A mí me costaba cada vez más llevarlo. Llegó un momento en que lo tuve que arrastrar, como podía, de los pies. En tanto, veía los proyectiles: algo así como una lluvia horizontal. Todavía no sé cómo salí con vida. No sentía piernas, ni nada. No sabía si estaba o no herido. Acosta se desangraba, por eso el sueño... Seguí arrastrándolo, hasta que cayó un proyectil de mortero a unos dos metros a su espalda, explotó y su cuerpo cayó sobre el mío. El terrible impacto nos trasladó a más de un metro y, a partir de ese momento, Acosta ya no reaccionó. Yo le hablé, lo golpeé de desesperación, le grité, intenté revivirlo. Nada. Estaba muerto. A la media hora, el fuego cesó. Acosta, nuestro hombre ejemplar, otro más, había ofrendado su vida. Pocos días antes se jugó entero por salvar a los nuestros en el helicóptero que explotó. Desde entonces quedó lesionado, pero no se quejaba. Hasta que le tocó justo este combate. Se iba, se iba, y no quería largar su fusil. Con el mismo Acosta, el día anterior, habíamos sobrepasado a los ingleses a unos 8 ó 10 metros, y no nos vieron. Es que el gendarme es un cazador nato, acostumbrado al monte, que necesita desplazamientos ágiles, rápidos y silenciosos para sobrevivir. A nosotros no nos extrañó para nada el frío o el rigor de Malvinas. Pero la actuación en tierra, cuando nosotros llegamos, estaba ya prácticamente definida. Los ingleses tuvieron una desmedida ventaja en el terreno táctico. Por ejemplo, el apoyo que ellos tuvieron de la artillería aérea y naval, nosotros no lo tuvimos a esa altura. Por eso la muerte de Acosta, un hombre de combate, un experto, un valeroso soldado, un auténtico gendarme, es la muerte de un héroe. Yo lo arrastré entre las piedras de Malvinas, y no pude, no pude llevarlo más arriba. Ahora pienso que morir allí fue un honor y que él lo tenía merecido."

Documento

"Perdoname que no me despidiera..."



Sgto. Ay. Ramón G. Acosta. Muerto en combate en Malvinas

El siguiente es el texto de la carta escrita por el sargento ayudante GN Ramón Gumercindo Acosta, –Medalla La Nación Argentina al Valor en Combate– a su hijo Diego, pocos días antes de morir en acción en las Malvinas.

Puerto Argentino 2/6/82.-

Querido hijo Diego, que tal muchacho? Cómo te encuentras?

Perdoname que no me haya despedido de tí, pero es que no tuve tiempo, por eso te escribo para que sepas que te quiero mucho y te considero todo un hombrecito y sabrás ocupar mi lugar en casa cuando yo no estoy.

Te escribo desde mi posición y te cuento que hace dos días iba en un helicóptero y me bombardearon, cayó el helicóptero y se incendió, murieron varios compañeros míos pero yo me salvé y ahora estamos esperando el ataque final.

Yo salvé a tres compañeros de entre las llamas. Te cuento para que sepas que tienes un padre del que puedes sentirte orgulloso y quiero que guardes esta carta como un documento por si yo no vuelvo: o si vuelvo para que el día de mañana cuando estemos juntos me la leas en casa.

Nosotros no nos entregaremos, pelearemos hasta el final y si Dios y la Virgen permiten nos salvaremos.

En estos momentos estamos rodeados y será lo que Dios y la Virgen quieran. Recen por nosotros y fuerza hasta la victoria final.

Un gran abrazo a tu madre y a tu hermana - cuidalos mucho, como un verdadero Acosta. Estudia mucho.



Foto superior: Izq. a der.: el 2º Jefe del Escuadrón Alacrán, Cmte. Hugo Alberto Díaz y el Jefe de la unidad, Cmte. José Ricardo Spadaro en la foto de más abajo, al centro de sus hombres conferencian sobre el desarrollo de las operaciones. En esta última foto se ven las baterías solares de sus equipos de radio.

infantería; hacer de Policía Militar y participar en arriesgadas tareas de exploración y defensa del último baluarte: Puerto Argentino. Dado que constituyeron un grupo especial, a la pequeña unidad que formaron se la bautizó con el nombre de ''Escuadrón Alacrán''.

El ''Alacrán'', en los pocos días de su actuación y hasta el final, cumplió misiones de importancia. Pero la primera de ellas estuvo signada por el infortunio: a bordo de un helicóptero murieron seis de sus hombres. El sargento ayudante Miguel Victor Pepe, que estuvo allí, recuerda así el luctuoso episodio: ''La primera misión nos fue asignada al otro día de nuestra llegada, es decir, el 29 de mayo. Teníamos que ocupar, junto con otras patrullas, determinadas alturas que estaban bastante más allá de las primeras líneas argentinas. Se trataba de cinco alturas. A los gendarmes nos tocaron las dos laterales. El centro debía ser ocupado por la Compañía de Comandos 601, del Ejército. Como la operación era helitransportada, fuimos embarcados a primera hora en un helicóptero Puma. Nosotros íbamos al monte Kent, tras ún objetivo muy caro: sobrepasar las líneas inglesas y luego atacarlas, por atrás. Todos sabíamos que la situación era muy comprometida, ya por entonces. Los ingleses se venían con todo. Pero eso no nos amilanó. Por el contrario: encaramos la misión con gran entusiasmo y hasta con ansiedad. No veíamos la hora, el momento de entrar en combate y hacerlos bolsa. Era nuestra primera acción de guerra real, imagínese. El día 30, retrasados por algunos ataques ingleses, a las 8 de la mañana, se inició el traslado. Llevábamos a bordo gran cantidad de explosivos, artefactos que habíamos preparado especialmente para batir al enemigo en su retaguardia. Recuerdo que estábamos animados, con ganas. Teníamos plena conciencia del peligro y sabíamos que muchos de nosotros íbamos



Foto superior: Una patrulla de gendarmes se apresta a salir en misión de reconocimiento del enemigo.

En la foto más abajo; desde la barraca donde tienen su asiento, los gendarmes siguen por radio las alternativas de la misión de patrulla que cumplen sus compañeros.

a morir. Pero le puedo asegurar que en ese momento no pensábamos en la muerte. Nuestra máxima aspiración era la oportunidad del combate, para demostrar que éramos capaces, que estábamos preparados, que podíamos... Minutos después de arrancar el helicóptero nos aproximábamos a la altura, dejando atrás a las primeras líneas argentinas. Recuerdo que era un día hermoso, soleado, clarito... No, no teníamos frío. Queríamos llegar y operar, llegar y operar. Recuerdo que algunos iban en silencio, tal vez pensando en sus familias o simplemente en el glorioso significado de combatir por la patria, y otros comentaban, comentaban cosas... Las trampas, los explosivos, la sorpresa que se iban a llevar los ingleses con nosotros por detrás... Como a la media hora, el Puma se aproximaba ya al lugar indicado. De pronto sentimos un ruido, un impacto, un fogonazo tremendo en la parte de atrás del helicóptero, donde estábamos todos nosotros. Gritos... estupefacción, y la máquina que se va al suelo. Nos había dado un misil inglés, de pleno. Terrible. ¡El único helicóptero, que también debía trasladar a las otras 4 patrullas, había sido impactado! Nos caíamos. Yo me ví medio mal... No sé si todo me daba vueltas, o era el helicóptero. De todos modos, el piloto, no sé cómo, logró retardar la caída... Yo creo que con el cohetazo inglés y con la caída estrepitosa perdimos nuestros seis hombres, pero no lo sé. El gendarme Acosta, un hombre que después murió en combate y que es una luz para nosotros, logró tirarse antes de que la máquina diera en el suelo. Con gran decisión, se arrojó por una de las puertas y cayó. El nunca dijo nada, pero seguro que la caída lo lastimó muchísimo, porque muchos nos dimos cuenta que se doblaba la espalda de dolor. Pero nunca dijo nada, nunca. Acosta es un ejemplo, un ejemplo... Bueno, el

Testimonio

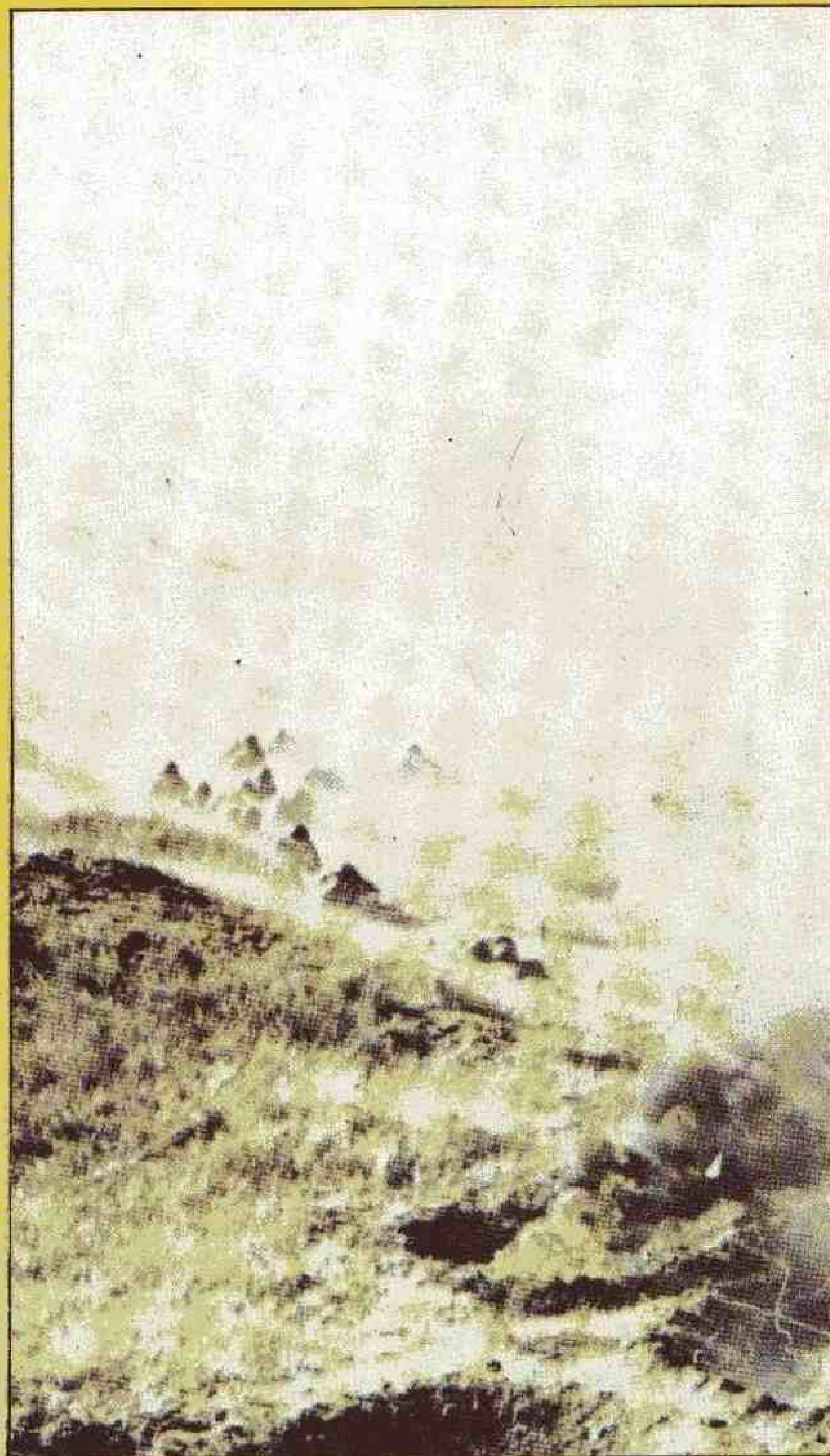
Vamos, carajo!



Sgto. Carlos Oliva/GN

"Ahora recuerda uno tantas cosas, y todas importantes, que no se podría decir que un hecho supera al otro. Todos los hechos de la guerra son un conjunto, aunque algunos se destaquen. Pero el combate, ése en el que uno ve llegar las balas y prácticamente las esquiva –por los trazantes–, ése da una imagen imborrable. Yo recuerdo particularmente el del 10 de junio. Tras 8 horas de caminata tomamos posición y esperamos al grupo de asalto. Hacía frío, mucho frío. Lloviznaba. Cada uno apretaba los dientes. Cada uno rezaba, pensaba en los suyos, en eso que estaba pasando allí. ¿Cómo podía ser posible que uno tuviera que pelear tanto por lo que es de uno? Y de pronto, las bengalas. El fuego, las explosiones. Como en las películas, pero ahí, en la realidad. La primera reacción es de miedo. Pero eso pasa al instante, porque la otra reacción natural es la defensa, el instinto de defensa. Y no hay mejor defensa que el ataque. Entonces uno empieza a disparar, y se ve inmerso en ese infierno de fuego y muerte. Esas imágenes son imborrables. Como el día de la llegada, a mí, que me toca ser el primer gendarme que pisó suelo malvinense. Y los gritos en el combate. Recuerdo perfectamente cómo los ingleses se daban manija gritando. Se alentaban, ¡hey!, qué se yo. También nosotros hacíamos lo mismo. Recuerdo muy vivo el grito del mayor Rico: "¡Vamos, carajo!". Pero los ingleses habían formado una línea de 150 hombres. El tiroteo era impresionante, y ellos muchos más. Ya no podíamos..."

(Testimonio del sargento Carlos Oliva)



helicóptero cayó. Yo sentí el golpe. Me dejó mal. Me dejó peor. No puedo definir bien cómo quedo. Me parece que medio atontado... Pero observo que mis camaradas, con premura, tratan de ganar el exterior. El gran peligro era los explosivos, tantos explosivos que estaban allí... Recuerdo que vi llamas, vi humo. Recuerdo que miré algo pesadamente las llamas y el humo, y me pareció el final. Pensé que estaba entregado, vencido. No sentí fuerzas. Ese momento fue tremendo, porque es el momento en que uno ve la muerte, allí. Y todo en segundos, en segundos. Vi también, desde donde estaba tirado –en la parte de atrás– que era en la cabina donde podía estar la salida. Me di cuenta entonces que estaba apreciando todo eso, que estaba vivo, que tenía que moverme porque todo estallaría en un instante más... Traté de moverme, como podía, hacia la cabina. Recuerdo que llegué y golpeé, con ignorancia, los vidrios... En ese momento me di cuenta que no estaba entregado, ni vencido, pero me preguntaba: ¿Cómo hago para salir de aquí?... Me pareció entonces que una luz venía de un costado... Era el sol, por el techo de la cabina. Increíble. Era la salida, era la vida. Por allí habían salido los otros. Lo vi a Acosta, que me hacía señas desesperadas para que saliera. Salí. Nos abrazamos. Yo ya estaba bien, lúcido. Nos preguntamos: ¿qué hacemos? Yo le cuento que adentro hay más gente. Acosta me dice, "Y bueno, ¡vamos!". Nos acercamos al helicóptero en llamas y lo primero que vemos es una mano, que asoma, colgada, detrás de un humo denso y negro. Acosta se prende de esa mano. "Algo tengo que traer", decía. Aparece un brazo, un cuerpo, un hombre: era el subalferez Aranda. Todo es en fracción de segundos. Yo voy por el otro lado y veo al hoy sargento primero Justo Rufino Guerrero, boca abajo, sobre el suelo. Me dice: "Hermano, sacame de acá". Le dije: "Tranquilo, tranquilo. No quiero hacer más daño del que hay". Tenía las piernas destrozadas, como si se las hubieran cortado con un machete. Era tremendo. Pero había que sacarlo. En eso viene Acosta, y también se suman el comandante San Emeterio, y Aranda. Cada uno lo agarró de una parte, yo lo tomé del cinto. Lo sacamos, con cuidado, pero rápido. Allí



Morir en Malvinas fue para la Gendarmería Nacional otra forma de ejercer su habitual función de servicio.

nomás estaban todos los explosivos. Lo llevamos a unos 25 metros. Acosta decía: "Un poco más, un poco más". Temía por el estallido. Pero la idea era dejarlo y volver. En eso ocurre lo peor: explota todo el helicóptero... en mil pedazos. Nuestro jefe, San Emeterio, conserva la serenidad pese al tremendo dolor, y con gran capacidad de decisión se sobrepone al momento. Ordena a Acosta formar una patrulla con el resto del personal salvado (éramos 17 los embarcados; hubo seis muertos), y allí quedamos él, el herido Rufino Guerrero y yo. Lo mirábamos a Guerrero y era imposible creer que estuviese así y con vida. En ese momento recordé los instantes previos, cuando había pensado que estaba rendido, entregado, y pensé: a lo mejor tengo sangre fría. A lo mejor eso me permitió conservar la calma. No lo sé. Nunca lo sabré. Sí sé que en esa primera misión de los gendarmes perdimos a seis hombres que dieron su vida por Malvinas: el primer alférez Ricardo Julio Sánchez, el subalférez Guillermo Nasif, los cabos primeros Marciano Verón y Víctor Guerrero, el cabo Carlos Pereyra y el gendarme



Sgto. Ay. Miguel Víctor Pepe, Gendarmería Nacional

Juan Carlos Treppo, todos ellos condecorados con la Medalla de la Nación Argentina al Muerto en Combate."

Algunos pensaron después que los hombres de Gendarmería tendrían que haber sido convocados antes a Malvinas, que fueron llamados muy tarde, cuando ya la suerte estaba prácticamente echada a favor de los ingleses. El sargento Pepe (condecorado con la Medalla de la Nación Argentina al Valor en Combate) piensa que "todo argentino, todo hombre de armas, hubiera rogado por estar desde el primer día".

CH-47 Chinook



Los helicópteros CH-47 Chinook prestaron eficientes servicios a ambos bandos durante el conflicto en Malvinas. Del lado argentino, disponían de él, aunque en número insuficiente tanto la Fuerza Aérea como la Aviación de Ejército. Fueron utilizados para las tareas convencionales para las que se los construyó e inclusive uno de estos aparatos se llegó a destinar como almacén de equipo y municiones –y lugar de descanso de tropas– debido a un desperfecto que le impedía volar.

La historia del Chinook tiene su origen en las ofertas que cinco fabricantes norteamericanos de helicópteros le hicieran al ejército de Estados Unidos a fines de la década del 50. El ejército seleccionó al Boeing Vertol Modelo 114 como el que más se acercaba a cubrir las necesidades que imponía ser un helicóptero de ''movilidad en el campo de batalla''. El modelo estaba lo suficientemente equipado para operaciones todo-tiempo, podía levantar una carga interna de 1.814 kilogramos o 7.258 kilos suspendidos de una eslinga externa, transportar un máximo de 40 soldados con todo su equipo, con acceso para carga trasera, era muy idóneo para situaciones de evacuación de bajas, y contaba con la posibilidad de llevar algunos sistemas de misiles.

Un contrato inicial por cinco YHC-1Bs tuvo lugar en 1959, pero poco después de que entraron en servicio se los redenominó YCH-47A y recibieron el nombre de Chinook.

El Modelo 114 de Boeing Vertol fue, en efecto, la versión más grande y poderosa del CH-46 Sea Knight (Caballero del Mar). El sistema de hélices no plegables es de configuración cuadriciclo, y el fuselaje está sellado y posee dos compartimientos laterales de flotabilidad. Los compartimientos ocupan las tres cuartas partes traseras del fuselaje y se utilizan en operaciones sobre el agua o en casos de emergencia.

El primer YHC-1B hizo su vuelo inaugural el 21 de setiembre de 1961 justo cuando se comenzó a tramitar el primer contrato de producción de los CH-47A. Estos fueron inicialmente dotados con motores Lycoming T55-L-5 turbo, y luego se aumentó su potencia con T55-L-7 de 2650 shp. Las entregas comenzaron en diciembre de 1972.

Desde esa época, varias versiones fueron construidas, incluido el CH-47B, un desarrollo más poderoso (2.850 hp) con motores T55-L-7C, fueron rediseñadas las palas de rotor y otros pequeños detalles. El primero de dos prototipos hizo su primer vuelo en octubre de 1966 y las entregas se realizaron recién en mayo del 67. La versión de producción corriente llevó la designación CH-47C/Modelo 234 y tenía dos T55-L-11C turbo de 3.750 hp, con un aumento en la capacidad de combustible. El primero de estos aparatos voló en 1967, más exactamente el 14 de octubre. Al comenzar 1968, ya se habían entregado los primeros pedidos. Nueve helicópteros similares al CH-47C fueron fabricados por las Fuerzas Armadas Canadienses, bajo la designación CH-147. Este modelo tiene más avanzados sistemas de seguridad y de control de vuelo, y un máximo de carga en despegue de 22.680 kilos. (en casos de emergencia, puede efectuar un despegue en el agua con un peso de 20.865 kilos.

Durante la guerra en Vietnam, cuatro CH-47A fueron construidos pero equipados con armamento que incluía un lanzador de granadas de 40 mm en la nariz, un cañón delantero de 20 mm y una ametralladora 7,62 o coheteras –una a cada lado del fuselaje– de 19 tiros, más cinco posiciones de tiro en la cabina. Pero no fueron fabricados más aparatos con estas características.

Los Chinook son aún considerados un importante componente dentro de los ejércitos, en sus principales funciones como helicóptero de apoyo logístico, y hasta los viejos CH-47A/B fueron modernizados, por ejemplo en el ejército norteamericano, al modelo estandarizado CH-47C.

Los Chinook usados en Europa y el Medio Oriente son fabricados en Italia desde 1970 por la Elicotteri Meridionali, que adquirió a la Boeing Vertol los dere-



Fotografía de un CH 47 Chinook de la Fuerza Aérea Argentina –identificado como el H-92– perteneciente al Escuadrón de Helicóptero cuyo lema es "Semper et Ubique". Fue tomada antes de la guerra de las Malvinas y el aparato se ve pintado con sus colores originales, con la trompa y parte superior rojas, para empleo en la Antártida.

chos de co-producción y comercialización en 1968. La fabricación de estructura del CH-47C estándar es llevada a cabo por la SIAI-Marchetti. También la Boeing Vertol ha desarrollado el modelo 234LR Comercial Chinook para transporte civil

La importancia de estas unidades durante la campaña en Malvinas, en virtud de su gran capacidad de carga, fue enfatizada por el jefe de la 3° Brigada de Marines británica, brigadier Julian Thompson, quien al referirse a las pérdidas por el hundimiento del "Atlantic Conveyor" lamentó que a su bordo, entre otros helicópteros se encontraban los Chinook para el transporte de su unidad. Los cuatro CH-47 británicos que se hundieron con ese portacontenedores atacado por la Aviación Naval Argentina –había un quinto a bordo que se salvó por hallarse en vuelo– eran esenciales para efectuar el avance sobre Puerto Argentino. Su ausencia determinó que la brigada debiera marchar a pie, con el auxilio de otros helicópteros que llevaron su bagaje pesado.

A su vez, de haber dispuesto los argentinos de un número suficiente de Chinook, hubieran estado en condiciones de montar contraataques o desplazamientos rápidos de una masa adecuada de combatientes, tal como lo exigían algunas de las acciones planteadas durante la campaña.

El contraataque de Gómez Centurión

En su avance sobre Darwin-Pradera del Ganso los hombres del 2º Batallón de Paracaidistas del Ejército Británico encontraron una dura resistencia que les causó numerosas bajas, retrasó el curso de las operaciones previsto por los altos mandos y le costó la vida al jefe de la unidad, el teniente coronel Herbert Jones. Allí, el entonces subteniente Juan José Gómez Centurión, al mando de una sección de la compañía ''C'' del RI 25 fue protagonista de uno de los enfrentamientos más duros en las alturas de Darwin, adonde se le había ordenado efectuar un contraataque. Este es su relato sobre uno de los episodios más singulares de la campaña de Malvinas.



La segunda sección de la heroica Compañía ''C'' del Regimiento de Infantería 25, al frente de la cual peleó el subteniente Gómez Centurión. Días después, en el combate por Darwin, la muerte abriría muchos claros en sus filas.



"Nosotros vemos cómo en la madrugada del 28 de mayo se lanza el ataque británico sobre el sector norte. Alrededor de las 7 –es bastante difícil precisar el tiempo en esas circunstancias– me presenté en el puesto de comando del teniente coronel Piaggi en Ganso Verde y me entero de que ya había sido empleada la sección del teniente Estévez, de la cual no se tenían noticias desde esa madrugada a las 5:30.

Pedí órdenes y el teniente coronel me indicó que esperase para efectuar un contraataque sobre el sector norte. Entre las 9 y 9:30 llegó en helicóptero desde Puerto Argentino el teniente 1º Esteban, con los hombres que había recuperado luego del desembarco en San Carlos y recibió la orden de sumarse al planeado contraataque.

En Malvinas: subteniente Juan José Gómez Centurión / Compañía "C" RI 25

Aproximadamente a las 10 se tenía información que el ataque británico había sido frenado en los alrededores de las alturas de Darwin. Entonces el teniente 1º Esteban me ordenó avanzar hacia esa zona, para restablecer nuestra posición en ese terreno elevado y controlar la situación, hasta que llegasen refuerzos desde Ganso Verde.

Era una misión complicada porque no teníamos información exacta sobre lo que estaba pasando en el sector norte, las noticias eran muy confusas."

La situación

La compañía "A" del RI 12 que era la que había recibido el grueso del ataque durante la noche se había replegado en forma bastante desordenada, algunas fracciones habían llegado hasta Ganso Verde, otras estaban todavía en las alturas de Darwin y el movimiento había sido nocturno, así que había poco contacto con la gente, algunos jefes de fracción no sabían cuántos efectivos estaban disponibles, o cuántos habían perdido.

No teníamos un panorama exacto de cuál era la

situación adelante. Y las normas para efectuar un contraataque prescriben una serie de coordinaciones previas acerca del lugar por dónde se va a abordar, por dónde se va a entrar, dónde estan las propias fracciones, desde dónde se va a recibir el apoyo de fuego, etc., así que la situación era bastante confusa.

Además de eso la mañana era bastante oscura, con una neblina muy cerrada –la típica neblina malvinense de esa hora– una llovizna permanente, pero eso también fue un poco lo que nos salvó, porque los Harrier no podían atacar.

Partí de Darwin hacia las 10, siguiendo el camino que iba hacia Darwin y el teniente 1º Esteban, a medida que fuese reuniendo gente iba a enviar a otra fracción al mando del subteniente Vasquez para apoyarme por uno de los flancos.

Comencé la marcha hacia el norte, pasé por la escuela de Darwin y cuando llegué a las primeras estribaciones de las alturas –un poco antes del caserío– la gente de seguridad que tenía adelantada me advierte que, por el camino y desde el otro lado de la pendiente, avanzaba una fracción de británicos en dirección opuesta.

Esas alturas, antes de que se ampliase el dispositivo, el 25 o el 26 de mayo, habían sido posiciones de la



En las fotos que ilustran estas páginas, algunos de los soldados –en su mayoría de la Clase/62– que integraron las secciones de la "C" del 25, compañía que se cubrió de gloria en las acciones de San Carlos, Darwin y Pradera del Ganso. Por el grado de instrucción que habían alcanzado, el jefe del Regimiento, teniente coronel Seineldín obtuvo para todos el honor de combatir luciendo la boina verde

Testimonio

La muerte del Tte. Cnel. Jones: leyenda y realidad.

Después de la capitulación noté sobre este hecho una cosa extraña: no había dos personas que dijesen lo mismo sobre las circunstancias de la muerte del jefe del 2º Batallón de Paracaidistas británico.

Para mí ese episodio había pasado, nunca me detuve a pensar en él. Una vez le dije al teniente 1º Esteban cuando pasaba un oficial británico: "Mire, creo que me bajé a uno de éstos."

Resulta que aparece un mayor como jefe del Batallón inglés –Chris Keeble, un tipo magnífico– y un día un cabo de ingenieros me dijo si yo sabía que había muerto el jefe anterior.

–"Ah sí y cómo murió?", le pregunté.

–"Me dijeron que lo mató nuestra artillería", me respondió.

Entonces fui a ver a Chanampa que era el jefe de la batería y lo felicité.

Pero después, cuando voy a recoger mis muertos, cuando voy a hacer el reconocimiento del lugar donde se encontraban, veo en otro sector una fila de unos quince cadáveres de ellos y uno separado. Le pregunté a un guardia quién era y me respondió: "el del Jefe del Batallón".



El hoy teniente 1º Gómez Centurión recuerda episodios de aquel combate

Otro día, hablando con el oficial de inteligencia británico, el capitán Colson, me dijo: "no digas nada porque es bastante controvertido el tema, pero no lo mató la artillería. Murió combatiendo, tomando una posición".

Pasado el tiempo comencé a conocer la versión británica sobre la muerte de Jones y era realmente increíble. Tiene algunos puntos ciertos como, que pereció sobre las alturas de Darwin, aunque añaden que asaltando una posición fuertemente armada con ametralladoras.

La gente que había allí eran los pocos que se habían replegado de la compañía "A" del RI 12, que estaba como a 5 kilómetros hacia el norte. Ninguna de sus secciones estaba fuertemente armada con ametralladoras, las únicas que las tenían eran las compañías del RI 25.

Además, una sección que se repliega ***de noche*** *en las condiciones de presión que el enemigo ejercía sobre la compañía "A" no creo que haya cargado el grueso de sus ametralladoras. Por lo tanto en ese lugar, a esa hora, sobre las alturas de Darwin la única sección fuertemente armada con ametralladoras era la mía.*

Suponiendo que Jones hubiese muerto ***en el asalto*** *a mi posición, a esa misma hora y a un kilómetro en línea recta hacia el oeste, la compañía "C" del 2 de Paracaidistas estaba atacando la altura de Boca House, donde se hallaba el subteniente Aliaga con dos ametralladoras.*

Los británicos se lanzaron al ataque durante dos horas hasta que el jefe de compañía informa: "no puedo avanzar más, mándenme apoyo de misiles "Milan".

Con dos de esos lanzacohetes aniquilan las posiciones del subteniente Aliaga y del sargento Maldonado. "Dígame ahora si el jefe del batallón, por más valeroso que sea, necesita acercarse –como dice la versión británica– a veinte metros de una posición enemiga ***con una granada de mano*** *para aniquilarla. Esto es ridículo si se dispone de misiles 'Milan' con 4 km. de alcance y una precisión comparable a la de una carabina 22 con mira telescópica. Si tenían los famosos cohetes descartables de 66 mm. que los paracaidistas emplearon hasta cansarse ¿va a llegar el jefe de batallón con una granada de mano hasta 20 metros de una posición? Le repito, para mí es ridículo."*

Creo que Jones –según leí en autores británicos– estaba muy presionado por su jefe, el brigadier Julian Thompson, quien consideraba retrasado el avance de los paracaidistas sobre Darwin y le ofreció el apoyo de los infantes de Marina. Estimo que ahí decidió apurar las cosas e intentó rodear las alturas de Darwin por el Este y se encontró conmigo.

Yo nunca estuve seguro de que ese oficial que maté fuese el teniente coronel Jones, hasta que leí la versión británica. Si fue así, son cosas de la guerra y lo mismo me pudo tocar a mí, como le tocó a tantos de mis hombres.

Compañía "A" del 12 de Infantería. Yo sabía que esa era una zona de obstáculos, que había trampas explosivas y unos pocos paneles minados así que lo primero que pensé fue tomar la altura y hacer desplegar al enemigo sobre esa área.

En consecuencia apuré la marcha, llegamos a las alturas –a todo esto yo tenía dudas de que no fuese propia tropa, personal argentino que se viniese replegando por el camino– así que ordené actuar con la máxima cautela. Pero cuando miré con los anteojos de campaña a través de la neblina vi aparecer a soldados británicos y la primer sorpresa fue –por la característica mentonera de los cascos– que eran paracaidistas.

Inmediatamente desplegué a mi sección sobre la altura –nos favorecían las condiciones climáticas de muy poca visibilidad– y ordené esperar. La fracción enemiga venía encolumnada por el camino, entre los alambrados laterales.

Esperé unos momentos hasta que estuvieron en la zona de trampas y campos minados, a poca distancia de nosotros –me seguía preocupando mi flanco izquierdo desprotegido porque estaba solo– y ordené abrir el fuego a unos 150 o 200 metros.

El combate

Gran sorpresa de los ingleses que venían marchando, creo que no se esperaban la presencia de ninguna fracción argentina en esa altura y vi caer a varios, pero resulta muy difícil discernir entre lo que podían ser bajas y los que se arrojaban al suelo buscando protección. Algunos trataron de ganar la posición, pero con el resto de la gente los tomé con fuego de flanco y comenzaron a retroceder.

Mi gente tenía un gran campo de tiro para las tres ametralladoras de que disponíamos, pues disparábamos hacia abajo y los británicos respondían al fuego en forma aislada, todavía reponiéndose de la sorpresa y además tenían que tirar hacia arriba.

Mi composición de lugar era que, para rodearme, tendrían que dar una vuelta muy grande y para presionarme frontalmente iban a tener que pelear mucho, porque yo tenía todas las ventajas, en campo de tiro y los obstáculos.

Consideré que podía aguantar un tiempo determinado hasta que vinieran en mi apoyo. A todo esto serían las 12 ó 12:15 del mediodía, siempre resulta difícil precisarlo porque el tiempo corre con otra velocidad en esas circunstancias y habíamos estado unos 15 ó 20 minutos en contacto por el fuego a unos 150 metros. Por ahí querían presionar, retrocedían nuevamente, calculo que deben haber tenido bastantes bajas pues no disponían de ángulos muertos de protección dada la altura de 40 ó 50 metros superior desde la que tirábamos. Lo único era que yo no disponía de ningun tipo de apoyo de fuego y pensé que si querían dispararnos con morteros tendrían que hacerlo a lo largo de todo su dispositivo, lo que es bastante riesgoso.

La tregua

La cuestión es que a los 20 ó 25 minutos hubo una pausa en el fuegopor el lado británico. Con gran sorpresa ordené también cesar nuestros disparos y desde abajo, a unos 50 metros, desde donde estaban empeñados los primeros hombres del enemigo, uno que estaba cuerpo a tierra levantó un casco y comenzó a agitarlo y cuando vio que no tirábamos comenzó a erguirse.

El mismo hombre comenzó a aproximarse acompañado por otros dos, que luego se quedaron atrás y lo dejaron solo, pasó por el potrero donde estaba el campo minado e ingresó al siguiente.

Le ordené a mi encargado de sección que se quedase a cargo de la gente, que no abriese el fuego y comencé a descender. A todo esto el cuadro de situación mío era que estaba enfrentando a alrededor de una compañía, porque miraba con los anteojos de campaña y veía que el dispositivo seguía hacia atrás, así que era la avanzada de una compañía o una completa.

Entonces –imagínese– mi reflexión fue: "Por aquí no pueden pasar, me piden un alto el fuego, entonces se rinden." "Se me está rindiendo una compañía de paracaidistas británicos."

Iba pensando: "los voy a hacer dejar el armamento, los voy a encolumnar sobre el camino, cómo voy a hacer para conducirlos".

Estaba ensimismado en estos cálculos, cuando a unos 15 ó 20 metros de distancia el paracaidista, que llevaba el fusil hacia arriba me preguntó: "Entendés inglés"?

–"Sí, entiendo" le respondí.

–"Bueno, tranquilo, ya terminó todo, si me entregás el armamento de toda tu gente te aseguro que van a salir vivos."

Yo creí que había entendido mal, qué raro pensé, pues tras dos años de vivir en los EE.UU. y comprender a cualquier yanqui hacerlo con un inglés es una pavada.

–"Cómo, que está diciendo?" le pregunté, dando bastantes muestras de sorpresa. Entonces me respondió:

–"Yo soy el jefe de los paracaidistas –me impresionó bastante que se identificase porque normalmente en combate no se hace eso– te garantizo la vida de toda tu gente."

Entonces la sorpresa se transformó en rabia porque esto era una cuestión que no se me pasaba por la cabeza, así que le lancé una buena puteada, fue lo primero que salió y le dije: "En dos minutos abro el fuego, volvé a tu posición."

Con la mano que tenía libre (en la otra portaba el fusil) me hacía señas, mientras decía:"No, tranquilo, escuchame."

–"No –le respondí– en dos minutos abro el fuego."

Y di media vuelta y comencé a encarar la altura mientras lo veía por el rabillo del ojo. Yo seguía subiendo y él se iba para donde estaban sus hombres y cuando yo estaba ya llegando casi al tope de la altura donde estaba mi gente, desde arriba –hacia mi flanco derecho– me abre fuego una ametralladora.

La sorpresa

Nunca supe si fue una fracción enemiga que maniobró desde otro sector en apoyo de los que yo tenía enfrente o si durante el alto el fuego me rodearon, el asunto es que había una ametralladora y una patrulla bastante grande de gente que, repito, me estaban tirando desde arriba con un campo de tiro excelente.

Instintivamente me di vuelta y vi al que había sido mi interlocutor que estaba al lado del alambrado. Le tiré y cayó sobre los hilos. Fue un disparo desde unos 80 ó 90 metros con rodilla en tierra.

En ese momento comenzaron a tirar desde abajo y del costado y mis soldados respondieron al fuego por encima mío así que no sé cómo llegué a mi posición,

pues la primera noción consciente la tuve cuando estuve junto a mi gente.

La situación se tornaba bastante complicada pues no tenía contacto radial con mi jefe de compañía, ni disponía de ningún tipo de apoyo de fuego, la ametralladora que disparaba desde arriba me estaba produciendo muchas bajas, así que ordené a mi encargado de sección y a otros dos hombres que fueran a silenciarla. Los perdí a los tres, pero el arma no siguió tirando, así que creo que su muerte no fue en vano.

Tenía tres heridos, bastante graves, en consecuencia ordené que la sección se preparase para el repliegue. Me quedé con un grupo, el que estaba más entero y a los otros dos les ordené que cargasen a todos los heridos y se retirasen hacia Darwin, a unos cuatro kilómetros de distancia.

Como nuestro fuego había disminuído el enemigo comenzó a avanzar hasta llegar a unos 70 u 80 metros. Logré desprender a la gente con los heridos y me quedé aguantando con el otro grupo; en el momento en que nos estábamos replegando cayó herido uno de mis jefes de grupo, el cabo Fernández.

El suboficial fue alcanzado en el muslo, tenía fracturado el fémur y perdía sangre por la arteria femoral. El fuego enemigo se había vuelto muy preciso, así que le hice un torniquete y decidí dejarlo sobre el terreno, con la intención de regresar por él durante la noche.

El repliegue fue bastante duro, porque los hombres debían cargar con su armamento y los heridos muy difíciles de transportar bajo el fuego, pero no dejaron a ninguno, lo que da pruebas de un comportamiento excepcional.

A las 13:30 o las 14:00 llegamos a Ganso Verde y nos asignaron un sector de seguridad sobre la zona de la escuela y ahí permanecimos hasta la noche.

El ataque británico se detuvo al caer la noche y hacia las 20:30 organizamos el rescate del cabo Fernández. Salimos con dos soldados y lo encontramos hacia las 22:30 o las 23:00, milagrosamente con vida. Había perdido mucha sangre, pero lo cargamos y lo llevamos hacia nuestras posiciones, hasta hoy no me explico cómo los ingleses no lo encontraron.

Al día siguiente fuimos notificados de que se iba a firmar una capitulación, que terminó con los combates en el sector. Tuvimos que entregarnos prisioneros.

Pradera del Ganso, Ganso Verde, Goose Green... En español o en inglés, según elegían llamarlo nuestros soldados, allí se combatió y se murió en un infierno de metralla y fuego.



Testimonio

"No pudimos parar a los ingleses porque no teníamos con qué..."

"La aptitud combativa del personal de la Fuerza de Tareas 'Mercedes' superó todas mis expectativas respecto de la capacidad de resistencia de la posición", afirma el teniente coronel Italo Angel Piaggi, Jefe del Regimiento 12 de Infantería 'General Arenales', unidad que constituía el núcleo de la defensa de la zona de Darwin - Pradera del Ganso, en el extremo occidental de la isla Soledad.

Ese combate, que se desarrolló durante 48 horas entre el 27 y el 29 de mayo fue el primero de orden terrestre de la campaña y tuvo profundos efectos sobre la continuación de las operaciones y el desenlace de la guerra.

"Ateniéndome en forma directa a la capacidad relacionada con los medios disponibles –explica el jefe militar– y como ya había apreciado en el curso de la campaña, antes de entrar en combate, los ingleses estaban prácticamente en aptitud de 'pasarnos por encima'."

"Es decir, la resistencia ofrecida por la guarnición estaba directamente en relación con la capacidad de combate del personal. En función de los medios, nos tenían que aplastar en menos de 24 horas", señala terminantemente.

"De cualquier manera yo sabía que, aunque efectivamente la aptitud combativa de la tropa podía oponer resistencia, ésta no sería la suficiente para detener en forma definitiva un ataque a la guarnición. A la larga íbamos a ceder, en mayor o en menor tiempo. Y sobre todo si Puerto Argentino perdía la capacidad de reforzarme en tiempo y forma."

Esta sería, en muy apretado resumen, la apreciación del teniente coronel Piaggi sobre una de las fases más dramáticas y decisivas de la campaña que lo tuvo como principal protagonista.

Su relato –con una serenidad adquirida seguramente por el paso del tiempo y las múltiples pruebas sufridas– gira esencialmente en torno de las carencias esenciales de medios y equipamiento que aquejaron desde el principio a una fuerza prevista como "reserva estratégica" de Puerto Argentino, pero que debió sufrir el primer embate de los efectivos británicos.

El RI 12 era el núcleo principal de la Fuerza de Tareas "Mercedes" constituida además por la compañía "C" del Regimiento 25 de Infantería; una batería disminuida del Grupo Aerotransportado 4 de Córdoba y un grupo de la Compañía de Ingenieros 9. Hay que hacer la salvedad que la sección apoyo con armas pesadas de la compañía "C" estaba retenida en Puerto Argentino, lo que se completó con una sección de tiradores de la compañía "C" del Regimiento 8 de Infantería de Comodoro Rivadavia.



T. Cnel. Italo A. Piaggi/RI 12
Jefe de la unidad en Malvinas

"Para el 27 de mayo teníamos la siguiente capacidad de efectivos –expresa el teniente coronel Piaggi– unos 700 hombres, debido a que había habido una disminución sustancial por lo que nosotros denominamos 'bajas administrativas'."

Es decir, tendríamos que haber dispuesto, de acuerdo con los elementos que estaban constituyendo la Fuerza de Tareas de unos 1093 hombres. Pero estábamos disminuidos de tal manera que el 27 de mayo teníamos 684 efectivos. El Regimiento 12 estaba con sólo el 50 por ciento de su plana mayor; la compañía de Comandos y Servicios tenía 67 hombres menos que estaban en Puerto Argentino; la compañía "A" no tenía su sección de apoyo; la compañía "B" (198 hombres) faltaba completa, pues estaba cumpliendo una misión en el monte Kent y a la compañía "C" le faltaban 55 hombres.

En resumen, al Regimiento 12 le faltaban 353 hombres y a esos hay que agregar la disminución de la compañía "C" del 25 de Infantería, 56 hombres más, que había constituido el equipo de combate "Güemes".

Aunque hay una dramática desproporción entre el número de efectivos que teóricamente debían formar la Fuerza de Tareas y los que estaban disponibles, la situación era mucho peor en lo que hace a armamentos y equipo.

El teniente coronel Piaggi señala que el 12 de Infantería –que desde que salió de asiento en Mercedes, Corrientes y había debido sufrir una serie de desplazamientos en la región patagónica– cruzó a las islas el 24 de abril sólo con el equipo individual, con "armamento de desfile".

"Es decir con el armamento que va con el hombre, su uniforme, su fusil FAL, su pistola y la dotación de munición que corresponde al combatiente individual.

Todo el resto que hace de un cuadro orgánico de efectivos un regimiento de combate fue embarcado en el buque 'Córdoba', en Puerto Deseado. Allí en ocho contenedores se encontraba todo el material pesado, todas las armas de apoyo, las cuotas de munición que correspondían, todo el material de arsenales para el combate, todo lo de intendencia y sanidad.

Ese problema no se pudo solucionar, porque la nave no llegó a las islas. Es decir que el equipamiento completo de mi regimiento quedó en el continente."

El contacto con el enemigo se estableció el 27 de mayo a mediodía, con ataques de artillería y el choque de una sección adelantada al noroeste de la posición. Quedaban así disipadas las dudas sobre la prioridad en materia de objetivos que se había fijado al mando británico.

"Aparentemente –dice el ex-jefe del 12 de Infantería– Puerto Argentino consideraba que, en función del cumplimiento del plan de campaña, la defensa del objetivo político era esencial y no previó la posibilidad de que su reserva estratégica operacional fuese la primera batida por el enemigo."

El combate cruento, con todos los fuegos se extendió hasta la noche del 28 al 29 de mayo y todo indicaba que el enemigo se preparaba para el ataque final en las primeras horas del día.

Una decisión personal

"La iniciativa de parlamentar es mía", señala el teniente coronel Piaggi. "Mi apreciación de situación me llevaba a considerar que no teníamos ninguna posibilidad rentable de continuar combatiendo, de combatir para algo.

Y eso resulta no sólamente de la evolución de la situación, sino de una comunicación con mi comandante de brigada en Puerto Argentino, el general Omar Parada, a quien requerí una información esencial para la continuación de las operaciones: si el comando tenía algo previsto para revertir la situación de Darwin. En caso contrario, si la continuación de la resistencia de mi guarnición servía para algo, por ejemplo si se lanzaba un ataque desde Puerto Argentino contra la cabeza de playa en San Carlos. En ese caso la resistencia de Darwin aferraría a las fuerzas británicas que atacaban allí, lo que aliviaría una posible presión sobre el flanco de una operación de aquel tipo.

Necesitaba saber si el aniquilamiento de la Fuerza de Tareas 'Mercedes' servía para algo. Se me contestó que no había nada previsto en materia de refuerzos o una operación contra el grueso de las fuerzas británicas.

Esa radioconversación es lo que me lleva a tomar la iniciativa y a asumir la total responsabilidad del cese del fuego en la guarnición."

En esos momentos la posición ocupaba un perímetro de 1200 m. de largo por 300 de ancho que podía ser prácticamente pulverizada por los fuegos terrestres, navales y aéreos del enemigo.

Las bajas totales (muertos, heridos, fracciones cercadas o que se habían rendido) se sumaban al estado sicofísico del personal que era de regular a malo.

"Aquí comienza a pesar el problema personal del combatiente que está capacitado para luchar hasta perder la vida", señala Piaggi. "Y el contrapeso que implica es decidir sobre la vida o la muerte de los hombres que están a sus órdenes y que deben ser empeñados en combate sin una razón suficiente."

"Tenía que decidir por sí o por no el sacrificio de mis hombres sin razón justificada."

Guardia permanente en defensa del cielo

Entre las cosas bien hechas por los argentinos durante la campaña de Malvinas –en una lista que no es tan corta como podría suponerse en una guerra perdida– figura la defensa antiaérea. Fue realizada por componentes de las tres armas, con radares, cañones y misiles de diversos tipos. Lo que sigue es una parte de la historia, la acción cumplida por unidades del Ejército.

Los primeros efectivos del Grupo de Artillería de Defensa Aérea (GADA) 601 llegaron a las islas Malvinas el 13 de abril. Sus jefes, comandados por el Teniente Coronel Héctor Lubin Arias, recorrieron la zona y determinaron en qué lugares se reunirían las unidades de artillería una vez que cruzasen desde el continente. El 22 de abril el grupo completo se había instalado en los dos objetivos que se consideraron de mayor importancia estratégica: el aeropuerto de Puerto Argentino (Base Aérea Malvinas) y la improvisada pista construida en Darwin (Base Aérea Cóndor).

El subteniente Fernando Horacio Huergo era el jefe de una sección destacada en Puerto Argentino, armada con los cañones bitubo Oerlikon-Contraves y director de tiro Skyguard. Operando en forma conjunta, había otras secciones con igual armamento, un lanzador Roland, radares Fledermaus y Cardion, de la Fuerza Aérea y el Ejército, respectivamente.

"Entramos en acción –concreta Huergo– los primeros días de mayo. En la madrugada del 1°, a eso de las tres, mi sección recibió la orden de mantenerse lista porque ya se habían captado ecos en las pantallas de los radares exploración de largo alcance que indicaban la presencia de aviones no identificados a unas doscientas millas náuticas. Era una mala noche; la neblina y las constantes lloviznas producían una rara molestia, que se agregaba a la posibilidad de un ataque. Más o menos a las cuatro, recibimos en la pantalla del Cardion el eco de un avión a gran altura, que resultó ser un bombardero Vulcan. Su objetivo era el aeropuerto de Puerto

Recién desembarcados en Malvinas, soldados del GADA 601 se fotografían en el aeropuerto. En segundo plano, el Boeing 737 de Aerolíneas Argentinas –parte del puente aéreo– en el que hicieron el viaje.





Argentino, y pude contar las 21 bombas que dejó caer, porque las explosiones aparecían en mi pantalla. Escuchar la explosión de una bomba de 1000 libras no es cosa de todos los días, y escuchar 21 es como estar viviendo en el fin del mundo para alguien que jamás haya estado en combate real. Pese a las bombas, la pista, que los ingleses decían haber destruido, quedó perfectamente utilizable."

"Hacia las 6 y media de la mañana, en las pantallas aparecen varias PAC sobrevolando, fácilmente identificables por su característica formación de a tres o cuatro. Inmediatamente se produjo el primer ataque: eran dos Sea Harrier en vuelo rasante y lanzando cohetes. A partir de esto, la defensa aérea argentina estuvo en una alerta absoluta y el segundo de duda, lógico en el primer ataque, ya no se presentó. La segunda pasada vino en dirección contraria. Venían tirando con todo lo que tenían, como ayuda para generar sorpresa. Se habló mucho del saldo de estas misiones, pero el que vio estallar en su pantalla los dos Sea Harrier, y estuvo tocando restos de avión con la escarapela inglesa, sabe muy bien qué pasó ese día.

"A partir del 6 de mayo empezaron a operar aviones Harrier, utilizando otras tácticas. Se limitaban a arrojar las bombas en forma de catapulta, para no arriesgar la nave. Se acercaban a unos 8 km. del objetivo, a una altura de 5000 m. y cambiaban bruscamente la dirección (escapando al cielo), lanzando en forma simultánea las bombas, que seguían la trayectoria con igual dirección y velocidad por la inercia. Tres veces sucedió

Una pieza bitubo Oerlikon-Contraves en su posición, dentro del perímetro de la defensa aérea de Puerto Argentino. La foto fue tomada en uno de los raros momentos de calma, sin que por ello aflojara la vigilancia.



Arriba a la derecha: soldado de la artillería antiaérea con poncho impermeable, prenda de gran utilidad en la campaña de Malvinas. Atrás, se aprecia un director de tiro Skyguard.

que los proyectiles de 35 mm. del Oerlikon-Contraves dirigidos al avión pegaron en las bombas, que estaban en el lugar en que se encontraría el avión de haber seguido su curso. Si bien no arriesgaban las máquinas, los ataques carecían de precisión."

El 1° de mayo los británicos lanzaron también bombas del tipo Beluga, racimo de granadas antipersonal, y bombas de retardo, que restringía el movimiento en la zona. "En las pantallas podíamos comprobar las que eran de retardo –por la falta de explosión– lo que luego corroborábamos con la gente que había visto caer sólo un pedazo de plomo."

Luego del ataque del 1° de mayo hubo tres más: "El que me quedó más grabado fue el del 27 de mayo a las tres de la tarde. Ese día estábamos realizando la reparación del material electrónico, dañado por el intenso cañoneo naval de la noche anterior. Mientras el grupo de suboficiales reparaba los equipos, se decretó una alerta, que pronto se convirtió en alerta roja. Para ese momento el rendimiento de los cañones era de un 70% de su capacidad normal. El director de tiro funcionaba bien, pero no podía hacer fuego en forma automática. Convenimos que se haría todo en forma manual. De pronto aparecieron en mi pantalla tres aviones, que volaban a 900 km/h a 1000 m. de altura y con una inclinación propia de un atacante. El que dirigía la pieza podía ver –el día era claro– los tres puntitos en formación venir hacia él. Cuando los aviones entraron en los tres mil metros de alcance, el cabo 1° que manejaba la pieza pisó con todas sus fuerzas el pedal que abre el fuego, y le puso 250 proyectiles al primer objetivo. Al segundo avión lo impactó pero no logró

Arriba: frente al control de tiro, posa el personal de la batería 1/A.
Contando desde la izquierda, el segundo es el S/C 62 Jorge Alberto Llamas. El tercero es el jefe de batería, teniente Alejandro Dachary. El cuarto –sentado en la escalera– el sargento 1º Pascual Blanco. El séptimo, el S/C 62 Oscar Daniel Diarte. Todos lo nombrados murieron por efectos del misíl Shrike lanzado por los británicos.
En las dos fotos a la derecha, estado en que quedó el director de tiro Skyguard tras la explosión del misíl, aquel 3 de junio de 1982.





derribarlo. En el instante en que los proyectiles de 35 mm. tocaron el avión, dos cohetes fueron lanzados por éste en nuestra dirección. La mínima desviación que los impactos produjeron bastó para que los cohetes cayeran a pocos metros de nuestro emplazamiento de radar. Recuerdo que mientras veíamos cómo se acercaban los cohetes a nosotros, le dije a mi jefe: 'Esto fue lo último que hicimos.'

El 3 de junio, en las primeras horas de la mañana, se produjo la pérdida de la unidad comandada por el teniente Alejandro Dachary, como consecuencia del impacto de un misil Shrike que dio de lleno en el blanco. "Fue durante una prolija maniobra de distracción por parte del enemigo. Dos Harrier hacían "pantalla" mientras un tercer avión disparaba el misil a gran altura. Venían los Harrier lanzando bombas sin objetivo fijo y tirando con todas sus armas para lograr el mayor caos posible, y la atención de la unidad de Dachary puesta en este ataque en dirección este-oeste. Se escuchó a Dachary decir a sus hombres: 'Síganlos, que así está bien. El sistema anda bien.' Alcanzó a advertir que los dos aviones estaban volviendo y que seguían tirando bombas. La pieza a mi cargo impactó una de las bombas, y la explosión fue simultánea con la del misil que voló la unidad del teniente Dachary. El Shrike había sido lanzado por un Vulcan que estaba volando a 6000 metros de altura. Este misil tiene un alcance de 12 km. y estaba dirigido concretamente a destruir el radar Skyguard; lógicamente un gran peligro era el de los misiles anti-radar, pero las medidas de protección se aumentaron luego del efecto que hizo en nosotros el episodio lamentable de Dachary y sus hombres." Ese día murieron, además del teniente Dachary, el sargento 1º René Pascual Blanco, y los soldados clase 62 Oscar Daniel Diarte y Jorge Alberto Llamas.



Esta fotografía fue tomada antes que el GADA 601 tuviera que marchar a la guerra y en ella se ve a su entonces jefe, el teniente coronel Arias, con algunos de sus oficiales.
En los dos extremos de la formación están el teniente Alejandro Dachary el subteniente Claudio Braghini, quienes tanto se destacarían en la campaña de Malvinas.
A esta unidad le cupo una meritoria actuación por su desempeño en la batalla por Darwin - Pradera del Ganso y en la defensa de Puerto Argentino.

Testimonio

El Tte. Cnel. Héctor Lubin Arias se desempeñó durante la guerra en Malvinas como jefe del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA), compartiendo la tarea de proteger los cielos de las pistas de Puerto Argentino y Darwin. Su unidad entró en acción el 1 de mayo y se mantuvo operando hasta el final de la guerra.

"Desde el año 81 nos entrenamos con la clara conciencia de que lo hacíamos para la guerra, es la misión del soldado, aunque no supiéramos cuándo llegaría. Durante ese año se realizó uno de los buenos entrenamientos en que el personal se adiestró con todas las armas y sin pasar por alto ningún ejercicio. Tanto los cañones de 20 y 35 mm como los lanzadores Roland y Tiger-Cat –muchos de mis oficiales habían hecho el curso del Oerlikon en Suiza– fueron exhaustivamente probados, y la alta eficiencia adquirida en las prácticas se puso de manifiesto en los combates reales. Allí, cuando las bombas empiezan a caer, ya no hay tiempo para aprender."

"El grupo estuvo en permanente alerta durante todo el conflicto y no hubo quien estuviese ocioso. Los mecánicos, cuando no estaban arreglando sistemas deteriorados por una onda expansiva, eran solicitados para reparar cables, cortados por el cañoneo naval. Y así salían, en pleno bombardeo. Otro tanto le cabe a los cocineros, que tenían que cubrir las distancias que mediaban entre unidad y unidad, por caminos intransitables."



T. Cnel. Héctor Lubin Arias / GADA 601

"Esos caminos y la turba de Malvinas quedarán siempre en mi memoria. Todos los días y durante todo el día –salvo de noche, que estaba prohibido, por orden del general Jofre– recorría y visitaba cada uno de los puestos. El jeep quedaba en la huella y me iba caminando hasta la posición. De esa misma manera llegué a la sección del teniente Dachary, esa madrugada en que un misil Shrike lo mató a él y a tres de sus hombres. Fue la única vez que violé la prohibición de circular de noche, pero la causa era más que justificada."

Del otro lado de la bahía

Separados del grueso de las fuerzas argentinas que defendían la capital malvinense, los hombres de una solitaria batería del GADA 101 libraron su propia batalla contra la adversidad. Si bien la unidad actuó bajo la dependencia del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601, su situación y alternativas fueron propias. Frente a Puerto Argentino, pero separados por un brazo de mar, combatieron hasta el último día.



La tensa espera, la larga lucha contra el clima que atacaba a hombres y material, una experiencia de acción conjunta inesperada y positiva, fueron las características de la experiencia bélica del entonces mayor Jorge Monge, al mando de una solitaria batería, la "B", del GADA 101, frente a Puerto Argentino.

Y decimos solitaria porque dicha batería fue la única de la unidad que llegó a Malvinas con sus ocho piezas de 30 mm. Hispano Suiza, desde su guarnición en Ciudadela en los alrededores de Buenos aires.

Como en muchos casos, el personal arribó por vía aérea el 29 de abril, mientras que los cañones, vehículos y material de manteniemiento se trasladaban en el "Río Carcarañá" que fondeó primeramente en Puerto Argentino. Sin embargo los ataques ingleses del 1° de mayo decidieron, por su seguridad, llevar la nave al estrecho San Carlos donde en definitiva sucumbiría después al fuego enemigo junto con otro mercante, el "Isla de los Estados".

La búsqueda y traslado de cañones y material desde San Carlos a su destino final se narran como testimonio aparte.

Finalmente los cañones y la munición llegaron a la capital malvinense y desde el helipuerto dieron el "salto" aéreo hasta su emplazamiento definitivo, al sur de Wireless Ridge, (la Colina de la Radio), en la península de Cumber una estrecha franja de tierra del otro lado de la bahía sobre la que se alza Puerto Argentino.

Pero antes fue necesario un cuidadoso reconocimiento: el terreno muy abrupto o bien pantanoso, sin términos medios, indicaba que los helicópteros debían dejar las piezas en sus emplazamientos definitivos. No habría luego ninguna posibilidad de moverlas, pues los vehículos de arrastre habían quedado en San Carlos y no se tenía más disponibilidad de helicópteros.

La batería fue agregada al Grupo de Defensa Aérea 601, para lograr "una mejor integración y eficiencia" con una misión: defender de los ataques aéreos el acceso norte del aeropuerto. "Corredor" por donde se internaban los Harrier británicos.

Los Hispano-Suiza no eran el mejor armamento para un teatro como Malvinas. Sus dispositivos de puntería son ópticos y necesitan de tiempo claro, excepcional en esas latitudes y en esa época del año.

"El efecto fue sobre todo disuasivo –estima el ahora teniente coronel Monge– las incursiones de los Harrier disminuyeron sensiblemente, aunque hicieron algunos intentos de ametrallamiento, lanzaron bombas de mil libras desde gran altura y algunas "beluga" antipersonal".

A fines de mayo se añade una tarea suplementaria: la

jefatura del subsector Plata 3, agregado al Regimiento 7 de Infantería, sin perjuicio de las responsabilidades como oficial de defensa aérea de dicha zona.

Para la misión primera se contaba con una sección de Infantería de Marina al mando de un teniente de corbeta y de un guardiamarina. Sorpresivamente, al atribuírsele el subsector Plata 3, se le agregaron una sección reforzada también de infantería de marina, personal de muelle de Puerto Argentino y otra sección del BIM 3, procedente de la Isla de Borbon, que hacían un total de doscientos hombres.

Todo el dispositivo fue modificado y se continuó la lucha contra el frío, la lluvia y la niebla que deterioraba implacablemente el material, privado de sus medios normales de mantenimiento, perdidos en el mar.

A partir del 10 de junio los acontecimientos se precipitaron: se observa movimiento de personal en la orilla opuesta, frente a la 1a. sección y se les hizo tiro directo, sin que pudieran apreciarse los resultados.

El 11 se divisó un helicóptero enemigo a unos 3.000 m. hacia el norte, que disparó dos misiles que estallaron en Puerto Argentino.*

El día 13 el enemigo desencadenó fuego de artillería, terreste y naval así como incesantes ataques de los Sea Harrier. Se recibieron instrucciones de estar alertas ante cualquier sorpresa. A las 23, una avanzada de infantes de marina desplegada sobre la playa hacia el norte, a la altura del Puesto de Comando detectó la aproximación de tres botes de goma, con unos diez hombres cada uno.

"Ordené abrir el fuego con armas automáticas –dice Monge– y con las piezas ADA en tiro directo sobre la costa. El enemigo se replegó en dos botes, en ningún momento vimos al tercero y no sabemos qué pudo haber sido de él".

Simultáneamente se recibió la orden de apoyar con fuego la línea del RI 7 en el sector noroeste, pero a la 1 de la mañana las piezas se trabaron. Mientras tanto se recibía fuego esporádico de mortero sobre la posición, pero con las de los Regimientos 3, 6 y 25 de Infantería se les respondió disparando sobre la orilla opuesta y el enemigo enmudeció.

La noche iba a ser larga. Llegaron dos compañías de comando para rastrillar la península, para prevenir cualquier intento de infiltración, aunque la situación estaba bajo control. Nuevo ataque de artillería enemiga, que obliga a replegarse a la primera pieza de la segunda sección y se producen cuatro bajas, entre ellas dos soldados.

A las 11 de la mañana del 14 de junio se recibe una "alerta blanca": todo el personal en sus puestos pero no disparar a menos de ser atacados. Poco después se observa avanzar desde el oeste al enemigo, casi a nivel de regimiento, acompañado por helicópteros.

Cuando se pide autorización para pasar al ataque se recibe otra orden: todo el personal debe replegarse sobre Puerto Argentino, para recibir instruciones en el puesto de comando de Defensa Aérea. "Esperar" es la consigna impartida a las 15 y recién a las 20 de esa noche se conoce la información definitiva, los combates hán cesado. Lástima –concluye el jefe– porque me quedaba munición para un día más de combate".

*** (Ver fascículo 20 (Versión inglesa), "El atacante solitario".)**

Testimonio

A buscar los cañones

"El 2 de mayo, a las tres o cuatro de la tarde nos embarcamos con el subteniente Ricardo Jasson, cuatro suboficiales y veinte soldados a bordo del "Monsunen", un barquito que transportaba ovejas entre las islas, para ir desde Puerto Argentino hasta el estrecho San Carlos a buscar nuestros cañones y material que estaban a bordo del "Río Carcarañá", recuerda el hoy teniente coronel Jorge Monge. La nave, estaba al mando del teniente de fragata Jorge Copcevich Canevari.

"El contraalmirante Otero vino a despedirnos, lo que nos halagó, pero también nos alarmó, porque esa pequeña ceremonia daba una idea de los riesgos que íbamos a correr", dice el oficial.

"Navegamos hacia el sur, nadie sabía dónde estaba la flota británica, cómo operaban los Harrier y qué nos aguardaba a bordo de ese lanchón. Como medida de seguridad se instalaron dos ametralladoras MAG, una proa y otra a popa, más por "efecto moral" que por su eventual eficacia ante un ataque naval o aéreo", dice luego.

Esa misma noche, a las 23 un fuerte temporal obligado a fondear al "Monsunen" con sus nerviosos tripulantes y luego se continuó la navegación "caleteando" por todos los rebordes del intrincado litoral malvinense.

Ya en el estrecho, adonde se llegó con continuas "alertas amarillas" de ataques aéreos, que quizás no se concretaron por la niebla, se procedió al trasbordo de cañones que se hallaban por entonces a bordo del "Isla de los Estados".

"Es fácil de contar, pero hay que ver lo que fue eso de noche, con mucho viento y constantes rolidos, hasta que conseguimos ubicar a los ocho cañones y 16.000 proyectiles, algunos elementos de mantenimiento y munición para armas ligeras", evoca el teniente coronel Monge.

"Antes de regresar di la orden al cabo interino Ricardo Busto de quedarse en el "Isla de los Estados". Tenía 17 años y habría egresado de la escuela de suboficiales para venir a Malvinas, consideré que para él era más seguro el barco que regresar a Puerto Argentino. Pero el destino nos jugó una mala pasada, murió en el naufragio".

Cuando se acercaban a puerto recibieron una alerta de ataque naval, posiblemente de un submarino. "Fueron las ocho horas más largas de todas. Ni nos atrevíamos a movernos para no hacer ruido y hablábamos en voz baja. Nuestra esperanza era que hicieran un cálculo de gastos y beneficios y llegasen a la conclusión de que semejante patacho no valía un torpedo, que son muy caros."



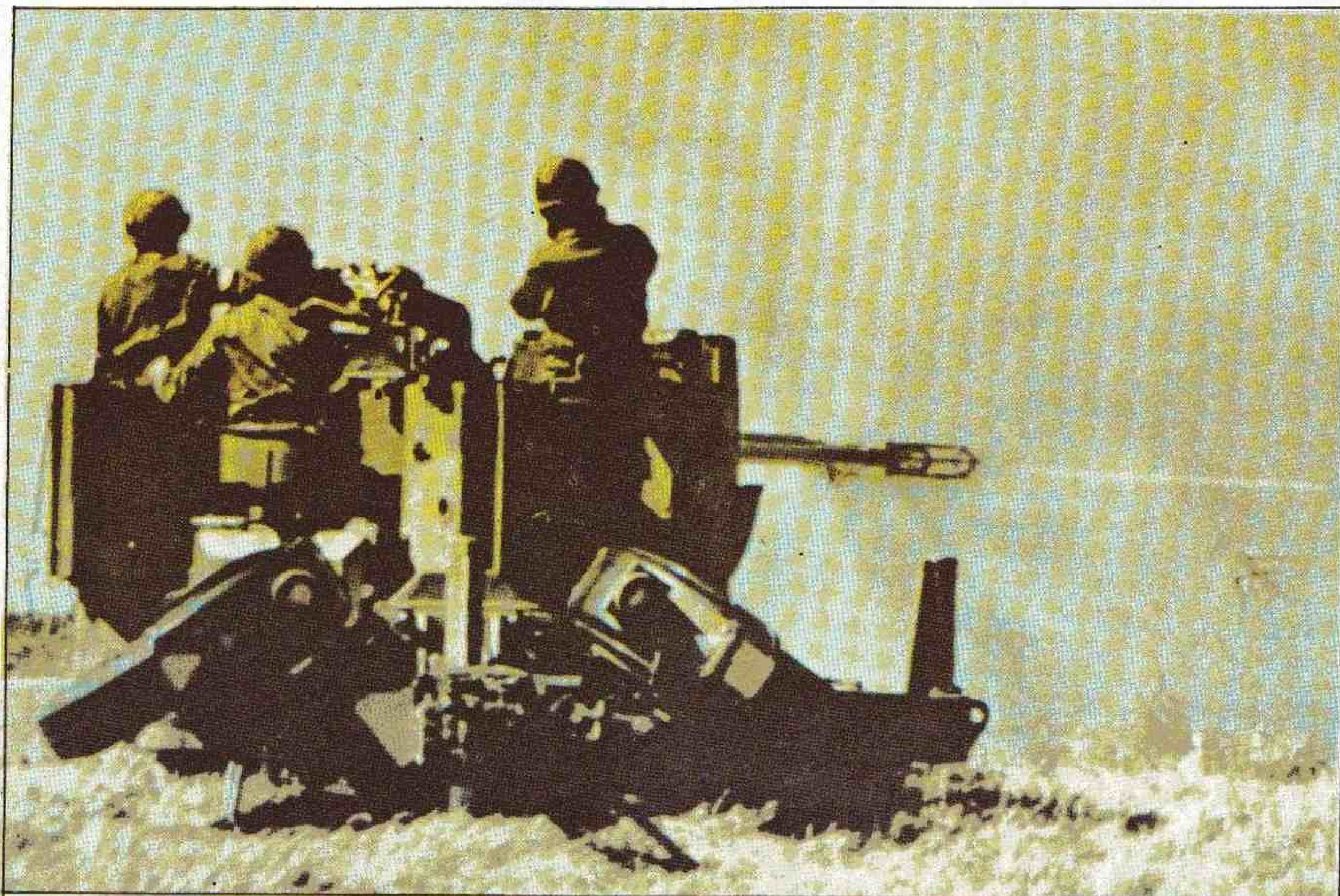
Mayor Jorge Monge / GADA 101

"Justo antes de entrar a la bahía de Puerto Argentino recibimos la orden de encender todas las luces y entramos como si fuesemos un árbol de Navidad, o eso nos parecía a nosotros, tras largas horas de oscurecimiento. Es que la defensa nos había detectado y cuando se pidió autorización para abrir fuego el comando nos pidió esa forma de identificación. Sabían de nuestra misión, y no querían perdernos..."

Agusta A 109

El Agusta A 109 (en la versión de la lámina se presenta una unidad perteneciente al Batallón 601 de Aviación del Ejército) es un helicóptero de propósitos generales, construido en Italia por la Agusta SpA. Se trata de un aparato impulsado por dos motores Allison 250-C 14, que en su versión A 109 A desarrolla una velocidad máxima de 311 Km/h. y una de crucero estimada en 266 Km/h. En Malvinas, entre otras misiones, desempeñó la de observación de la artillería enemiga y orientación del tiro de la propia, particularmente en la batalla final por Puerto Argentino.





Del tiro antiaéreo al fuego rasante

La epopeya de la 3ª sección de la Batería B del GADA 601 no es sólo representativa del esfuerzo desplegado por muchas de las subunidades que combatieron en Malvinas, sino también muy original en su tipo. Los cañones dirigidos por el subteniente Braghini apuntaron al cielo y cazaron Harrier sobre Darwin - Pradera del Ganso. Pero cuando llegó la hora del ataque terrestre de los británicos, bajaron sus bocas al ras del suelo y también dispararon, abriendo brechas en las filas enemigas y causándoles tantas bajas como fue posible. Aquí el relato.

Así, en tiro rasante, llegaron a disparar los cañones Oerlikon-Contraves del subteniente Braghini para frenar el avance del Regimiento 2 de Paracaidistas británico en Darwin.

En una pequeña meseta malvinense, desde donde se dominan las elevaciones vecinas a Darwin y Pradera del Ganso y cerca de la cabecera de la pista de aterrizaje próxima a este último poblado, la 3ª Sección de la Batería B del GADA 601, al mando del entonces subteniente Claudio Oscar Braghini, protagonizó lo que podría llamarse "su hora más gloriosa".

Corría el 4 de mayo de 1982 y hacía ya varios días que se esperaba el ataque británico. Puerto Argentino había sido bombardeado, se detectaban barcos enemigos en la boca del estrecho de San Carlos y el desembarco se estimaba inminente.

Braghini y sus hombres habían concluido el alistamiento de la pieza antiaérea bitubo Oerlikon-Contraves de 35 mm., y se había dispuesto el estado de alerta roja permanente desde el sorpresivo raid británico sobre la pista, el 1º de mayo.

Hacia las 13.45, el radar detectó tres puntos aproximándose a la pista a gran velocidad y a baja altura. El operador del monitor de TV de la unidad "adquirió" al avión de vanguardia: "Veo la imagen de un Harrier volando a ras del suelo", narró luego el subteniente Braghini, "lo dejo aproximarse un poco más, espero unos segundos y oprimo el pulsador de fuego; comienza a hacer maniobras evasivas y a zigzaguear; espero a que se estabilice y oprimo nuevamente el pulsador. La ráfaga toma de lleno al Harrier, que se incendia, desprendiéndosele el plano izquierdo. Luego comienza a

levantar la trompa como queriendo tomar altura, pero se frena totalmente en el aire, da una vuelta completa sobre su eje longitudinal y entra en una caída vertiginosa, estrellándose aproximadamente a unos quinientos metros de mi posición''.

El segundo Harrier también fue alcanzado y se alejó dejando tras de sí una densa estela de humo. El tercero arrojó sus bombas en cualquier parte, para aligerarse y poder salir rápido de la zona de fuego.

Tras el choque brutal que la primera acción de combate verdadero deja incluso en el soldado de profesión, la unidad recuperó la confianza en sí misma. Se había enfrentado a un enemigo como el Harrier, sofisticado y dotado con los más actualizados artificios electrónicos, había destruido a uno, averiado gravemente a un segundo y puesto en fuga al tercero. Había demostrado su capacidad para cumplir con la misión encomendada.

Uno de los integrantes, el soldado Hugo Quiñones, llevado por su ardor, se puso al descubierto y disparó ráfagas con su fusil FAL hacia el Harrier que venía cayendo. De ahí en más, nunca se alejó de la ametralladora MAG de la unidad porque también él quería derribar un avión.

Desde entonces hasta el 12 de mayo, los aviones británicos se limitaron a vuelos de observación a gran altitud, fuera del alcance de los Oerlikon, o bien a pasadas rasantes de hostigamiento, pero cuidándose de no penetrar en el radio de fuego de las baterías. El objetivo, evidentemente, era saturar los radares para poder atacar por sorpresa, pero durante esos ocho días todo quedó en amagues.

Ese día 12 de mayo fatídico, la pantalla reveló tres puntos que se aproximaban. El primero, muy adelante, volaba a ras del suelo y no se identificó. La unidad abrió fuego y el avión fue derribado. Con enorme dolor, se supo más tarde que era un aparato argentino, abatido al sobrevolar la pista sin hacer las señales correspondientes.

Pese a que los vuelos de reconocimiento continuaron, fue recién el 21 de mayo que se produjo la siguiente incursión a baja altura sobre la posición. Tres Harrier fueron detectados y el primero de ellos lanzó un misil aire-tierra de los que se ''montan'' sobre el haz del radar de seguimiento, que estalló a medio camino. Luego se llegó a la conclusión de que posiblemente estaba cargado con ''chaffs'' (hojitas de papel metálico que perturban las pantallas de radar). De todos modos, la incursión fue rechazada y el segundo de los Harrier se alejó dejando una densa estela de humo. Los tres aparatos tuvieron que lanzar sus bombas en campo abierto, muy lejos de sus teóricos objetivos.

Por fin, una noche, el radar de la sección mostró el eco de un objeto, que se acercaba sobre las crestas, a baja velocidad, y se lo identificó como un helicóptero que descendía a unos nueve kilómetros de la posición. Súbitamente, diez minutos después, el eco reaparecía en el mismo lugar y se confirmaba el alerta general dado por la unidad de Braghini. Evidentemente, los británicos estaban transportando tropas especiales desde San Carlos hacia el área de Darwin y Pradera del Ganso. Hacia las dos de la mañana un intenso fuego de ametralladoras y fusilería caía sobre las primeras líneas argentinas que defendían Darwin, que respondían furiosamente.

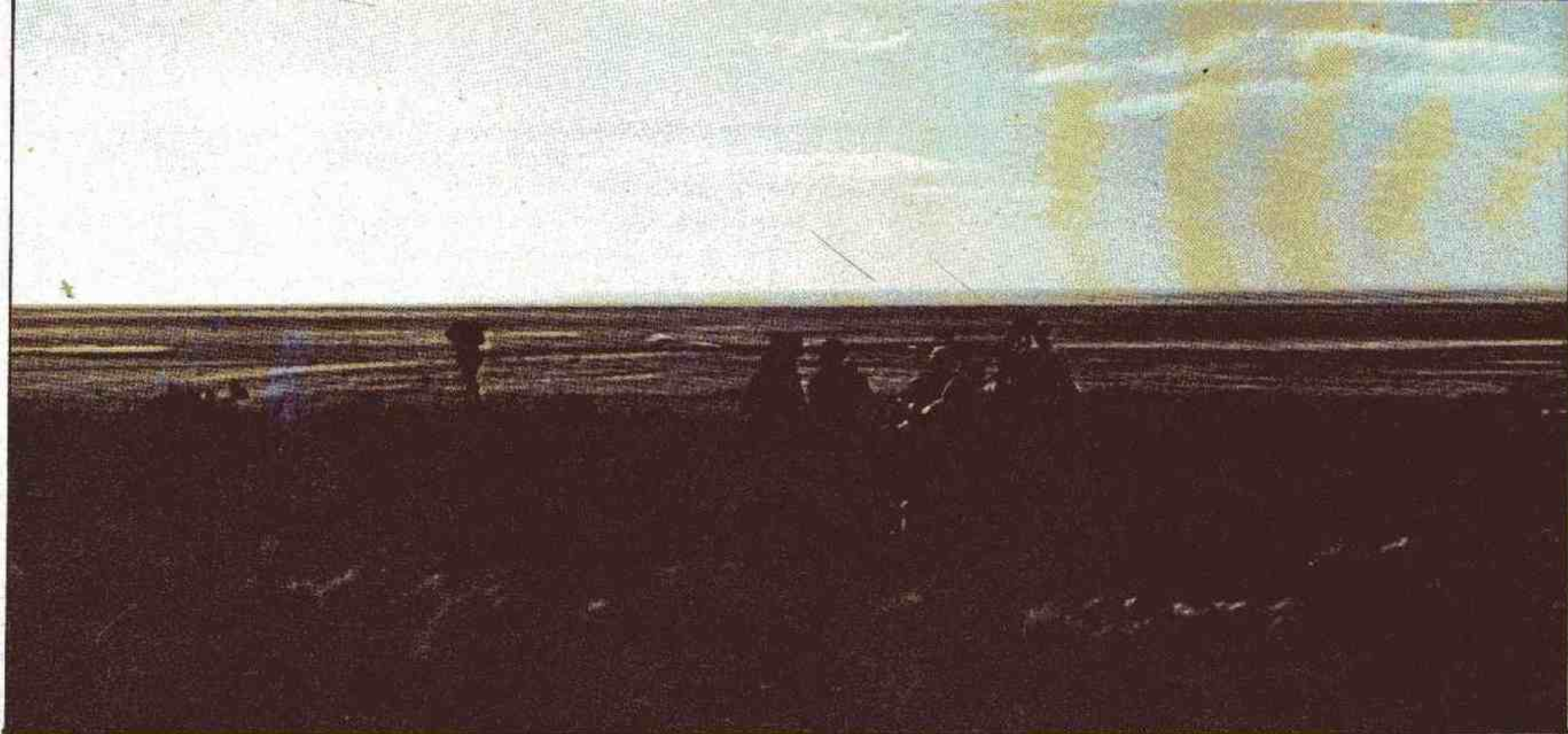
La acción duró pocos minutos pese a su intensidad, pero sirvió para confirmar lo expuesto por Braghini de que muy posiblemente Darwin iba a ser el primer objetivo de los británicos en su serie de ''saltos'' hacia Puerto Argentino, ante los problemas que se les planteaban para el avance por tierra.

El 27 de mayo, después de varios días de intenso frío y lloviznas intermitentes, el tiempo despejó y salió un sol brillante. La aviación británica lanzó sucesivos ataques contra las posiciones argentinas, pero cuidándose mucho de permanecer lejos del alcance de las baterías antiaéreas. No obstante, uno de ellos fue tomado al realizar una maniobra evasiva y explotó en el aire a unos cinco kilómetros de la posición.

Esa tarde, el fuego de la artillería británica comenzó a hostigar las posiciones del RI 12 en torno a la pista de

Abajo: a poco de su llegada a Malvinas, personal del GADA 601





Testimonio



Subteniente Claudio Oscar Braghini, jefe de la 3ª Secc. / Bat. B GADA 601

El llanto de un valiente...

–"Me puse a llorar como un chico...".

No es difícil reconstruir la escena. El joven subteniente Claudio Oscar Braghini de 25 años, al mando de su batería del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 acababa de abatir un avión argentino.

"El radar había denunciado un eco. Luego aparecieron dos más. Estaban a una distancia entre 8 y 12 kilómetros. Yo tenía dudas sobre si se trataba de aviones enemigos o nuestro. Bien podía ser un nuestro perseguido por dos ingleses. También un inglés seguido por dos nuestros. O tres enemigos", relata Braghini.

"Seguí esperando. El avión guía estaba por entrar en la zona de tiro a 4 kilómetros cuando comenzó a girar en una clásica maniobra de distracción. Entonces esperé al segundo. Tenía 24 segundos para decidirme. Si pasaba ese tiempo la máquina habría salido del campo de tiro y estaba sobre nosotros y sus blancos en tierra. Ví por la pantalla que este avión iniciaba el descenso pegándose al suelo. Ahí no dudé. Le disparé; y fui hasta el radar para localizar al segundo pero ya había desaparecido", aporta Braghini.

–"Acabo de derribar un avión", informé al comando.

–¿Qué avión?, le preguntan.

–"No se..."

Un helicóptero fue a inspeccionar el lugar de la caída de la máquina. Desde allí su tripulación informó que el avión abatido era argentino.

–"Cuatro años después me encontré con el piloto del avión guía que se había desviado de la zona de tiro. Me dijo que su patrulla estaba volando desorientada y sin usar la radio para evitar la localización por el enemigo. El piloto me confesó que algo raro había notado y que por esa razón hizo el giro buscando nueva orientación en tanto que sus compañeros seguían la línea recta", explica Braghini.

–"Cuando vi su silueta en la pequeña pantalla de televisión no había posibilidad de distinguir de qué tipo de avión se trataba. De haber estado de frente no habría tenido dudas. Pero de perfil el A-4B y el Harrier son muy parecidos", agrega.

Como dice Braghini, "quedé hecho pelota" por la noticia, conque mis superiores, entre ellos el brigadier Castellano, intentaron consolarme."

Braghini, pese a su primer año de subteniente ya era un veterano en el manejo de su batería. El 4 de mayo había derribado un Harrier que venía al frente de una escuadrilla de tres.

"Vi al Harrier entrando en zig zag en una maniobra de evasión y le disparé. Le dí de lleno. Comenzó a dar vueltas. Lo perdí en el radar pero ví pasar a unos 300 metros una bola de fuego que se estrelló 50 metros más adelante. En el impacto con el suelo el asiento se eyectó con el piloto muerto y hasta llegó a abrirse el paracaídas que quedó enganchado en un almabrado. Alcancé a hacer un disparo contra la máquina dos y observé una columna de humo blanco en su fuselaje. No sé si lo derribamos o si pudo retornar. Es posible, también, que el humo haya sido un camouflaje para evitar que le siguiéramos tirando", es el relato de Braghini.

Braghini, entrerriano, casado, y padre de una niña; estuvo al frente de la GADA 601 hasta el fin de la lucha en Darwin y Pradera del Ganso. Fue tomado prisionero por los ingleses que intentaron que pusiera en funciones a uno de sus dos cañones que el mismo y su tropa habían inutilizado antes de la rendición.

"Esa batería debe haber provocado mucho daño cuando se produjo el asalto de Pradera del Ganso por parte de los enemigos. La disparamos rasante. Su poder de fuego directo es tremenda. Varias veces debieron retroceder y guarecerse detrás de una colina que estaba a cuatro o cinco kilómetros de la pieza. En el relato inglés confiesan que tuvieron muchos problemas en esa zona. A mí me lo confirma el hecho poco usual de que hayan destinado un avión Harrier en un ataque directo a la batería producido en pleno fragor de la batalla que, estratégicamente, es una temeridad por el altísimo costo de la operación", concluye Braghini.

aterrizaje de Darwin. La posición de Braghini quedó sin respaldo de infantería, ya que la sección que lo cubría debió ser enviada también a Darwin.

En Darwin se combatió toda la noche. La mañana del 28 de mayo también amaneció calma y soleada. Braghini ignoraba qué había pasado en Darwin, sus comunicaciones estaban cortadas. De repente, casi con incredulidad, vio dos Pucará que efectuaban un ataque a menos de 4.000 metros de su posición. Pero era cierto, los ingleses estaban allí y muy cerca ya de Pradera del Ganso. Sobre las alturas se veía aparecer gran cantidad de soldados que se dirigían, por un costado de la pista de aterrizaje, casi en línea recta hacia la posición de Braghini a través de una especie de quebrada.

Hubo un instante de duda pero luego fueron identificados. Eran británicos. Braghini dio orden de armar los peines de munición y situó su blanco a unos 2.000 metros. Abrió fuego sobre el centro de la columna, que quedó despedazado a la primera ráfaga. De antiaéreos, los Oerlikon se habían transformado en artillería de campaña. Más tarde un escritor británico diría que ''un nido de ametralladoras dirigidas por





Arriba: restos de un FRS 1 Harrier derribado por la defensa aérea argentina. Abajo: una pieza bitubo Oerlikon-Contraves en plena acción.

El desempeño de la artillería antiaérea en Malvinas tuvo características sobresalientes. Así lo reconoció expresamente el enemigo. Aunque su mejor reconocimiento a la eficacia de los artilleros argentinos estuvo implícito en el cambio táctico que impusieron a la aviación británica, que una vez hecha la comprobación, se abstuvo de atacar en forma directa.

radar había tenido a raya todo el día a un regimiento de paracaidistas''.

''Ante lo ocurrido con el centro'', recordó después el subteniente Braghini, ''todo el resto de la formación trató de alcanzar la quebrada para quedar a cubierto, pero era un largo trecho y en el intento muchos iban a dejar la vida.''

Lo mismo iba a ocurrir en otras dos oportunidades y el trayecto quedó cubierto de cadáveres. Finalmente, se trabó una vaina de proyectil en la recámara del cañón, hubo que interrumpir el fuego y pelotones británicos aislados se aproximaron y comenzaron a batir la posición con tiro de morteros, pero el impacto más cercano cayó en el mar a 300 metros de la pieza. Entre tanto, francotiradores habían ocupado una escuela a unos 700 metros de distancia. Desatascado el cañón, tres ráfagas bastaron para hacerla desaparecer, junto con sus eventuales ocupantes.

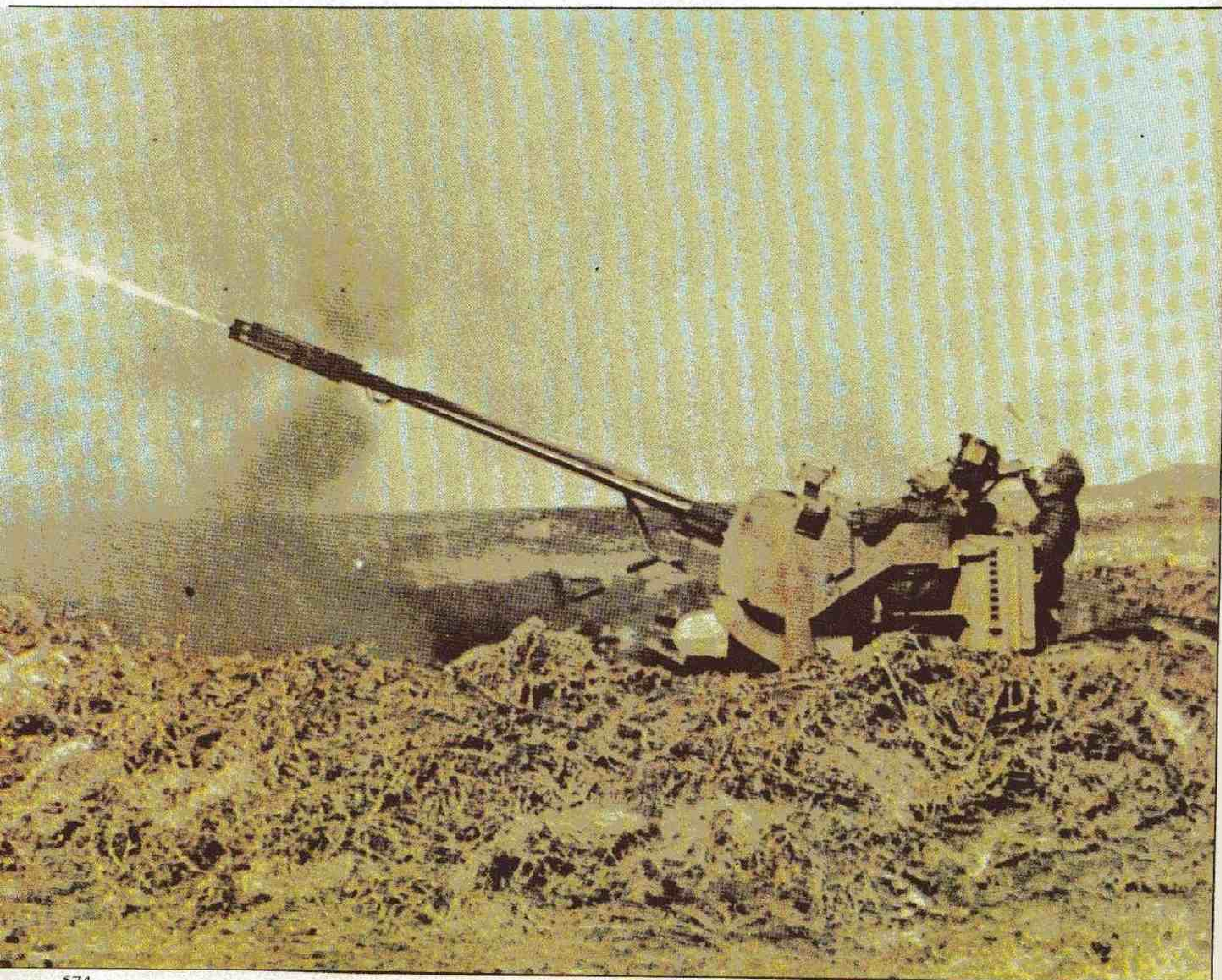
Poco después, esa pieza doble de 35 mm. dispararía su última ráfaga contra un pelotón que trataba de avanzar, y que también quedó aniquilado en el sitio. El rebote de un proyectil en un poste cercano destruyó el grupo electrógeno y el cañón quedó sin energía.


Como consecuencia, la posición comenzó a ser centrada por el fuego de los morteros y hasta experimentó el poco animoso ataque de un Harrier que, todavía temeroso de la pieza, arrojó sus bombas bastante lejos del blanco.

Dada la situación, el subteniente Braghini consideró la posición insostenible, y se replegó sobre el poblado de Pradera del Ganso, donde desplegó su personal en disposición de combate.

A las dos de la madrugada del 29 de mayo fue informado oficialmente de que las fuerzas argentinas en el área se habían rendido. En el Puesto de Comando, el vicecomodoro Pedrozo le comunicó que la rendición entraba en vigor a las 10 de la mañana, ante lo cual volvió a la posición y con su personal procedió a inutilizar totalmente la pieza.

''Posteriormente, nos rendiríamos junto con las tropas de la Fuerza Aérea'' recordó el subteniente Braghini. ''En esa oportunidad, alguien pidió permiso para cantar el Himno Nacional, cosa que no pudimos hacer completamente, porque un nudo en la garganta nos lo impidió...''







Los comandos anfibios



Con anterioridad al año 1955 la entonces Base de Submarinos (actual asiento del Comando de la Fuerza de Submarinos y de la Base Naval Mar del Plata), cubría la Seguridad de la misma, entre otros, con una Compañía de Vigilancia y Seguridad integrada con efectivos de Infantería de Marina. De esta Compañía se desprenden efectivos, naciendo el 19 de enero del año 1955 la Compañía de Infantería de Marina N° 7.

En 1959 se realizan los primeros cursos de buceo y un año después (1960) su personal adquiere también la capacitación de paracaidistas, especializaciones necesarias para desarrollar actividades de Reconocimiento Anfibio. La Unidad va cambiando de denominación junto con la incorporación de nuevas técnicas y tácticas a desarrollar en la guerra anfibia.

En el año 1966, por disposición del Comando de Operaciones Navales N° 5/66 publicada en Boletín Naval "C" N° 8/66, toma el nombre de Compañía de Exploración y Reconocimiento Anfibio, con la incorporación de vehículos de exploración livianos, asumiendo la responsabilidad de proporcionar a las Fuerzas del Cuerpo la exploración de combate y los reconocimientos de playas y zonas costeras.

En el año 1970 se desdoblan estas actividades creándose la Compañía de Exploración, tomando el nombre de Compañía de Reconocimiento Anfibio. En el año 1974 por disposición publicada en Boletín Naval "C" N° 33/74 recibe su actual denominación de "Agrupación de Comandos Anfibios".

Desde su creación, esta unidad tuvo como actividad principal la de brindar información a las Fuerzas y/o Unidades de Infantería de Marina sobre las posibles playas de Desembarco, sus condiciones hidrográficas, características de las defensas enemigas y del terreno interior, así como también de las zonas aptas para aterrizaje de helicópteros.



La Agrupación cumple además las actividades de una Unidad Escuela ya que debe capacitar al personal de Comandos Anfibios que posteriormente deben nutrir las fracciones operativas de la misma.

Está adiestrada además para el despejamiento de obstáculos naturales en las zonas de playas y para realizar incursiones o cumplir misiones especiales en apoyo de las operaciones que se estén llevando a cabo.

Otras de las capacidades que singulariza a esta Agrupación es su adiestramiento altamente especializado, dotada de una gran variedad de armas y equipos especiales, con capacidad de operar un tiempo limitado en forma totalmente independiente y con aptitud para cumplir una amplia y diferente gama de misiones en todo tipo de terreno y condiciones meteorológicas.

En el año 1982 la Agrupación tuvo una destacada actuación al intervenir en la Reconquista de las Islas Malvinas y las acciones bélicas posteriores al 2 de abril de dicho año, recibiendo distinciones tanto a nivel Agrupación como por el accionar individual del personal de Comandos Anfibios que permanecieron durante todo el desarrollo del conflicto, recibiendo condecoraciones por su desempeño en variadas misiones de combate.

Desde sus orígenes, la Agrupación de Comandos Anfibios tiene su asiento en la actual Base Naval Mar del Plata.

Submarino ARA "San Luis": uno contra todos



Alistamiento del submarino para la zarpada desde la Base Naval de Puerto Belgrano. Al fondo, el portaviones ARA "25 de Mayo".

Unos de los secretos mejor guardados de esta guerra está referido a la actuación que les cupo a los submarinos de la Armada Argentina en el Atlántico Sur. Se conocen en líneas generales el ataque inglés y el fuera de combate del vetusto ARA "Santa Fe", en las Georgias.* Pero casi nadie sabe lo que hizo el ARA "San Luis", un submarino pequeño de origen alemán (mide 54 metros de eslora, 6,40 de manga y cuenta con 8 tubos lanzatorpedos, más otros ocho de repuesto) que, increíblemente, se mantuvo debajo de la inmensa y poderosa flota inglesa hasta fines de mayo de 1982, y se animó a hacerles frente en tres ocasiones.

Alguien dijo que ir con ese buque a la guerra contra la Armada del Reino Unido es algo así como subir a un ring, siendo peso pluma, y guapearle a un terrible noqueador peso pesado. Puede ser. Pero ese "peso pluma" llamado "San Luis" no se mostró presa fácil de los ingleses y, además, cumplió perfectamente su misión de amenaza constante: obligó al enemigo a un esfuerzo desproporcionado en relación con el esfuerzo porpio. De no haber sido así –y eso es algo hoy admitido por británicos y norteamericanos– los medios navales y aeronavales utilizados para localizar, perseguir y destruir al "San Luis" hubieran sido empleados en otras zonas de manera mucho más eficiente. Porque lo cierto es que nuestro pequeño submarino no tuvo éxito confirmado en sus ataques (los ingleses nunca admitieron que un submarino de ellos, de la clase Oberon, que regresó con la proa semidestruida, fue averiado por nuestro buque). Pero tampoco ellos, con todo su dominio, fortaleza y apabullante poder de fuego (están preparados para combatir contra eventuales enemigos poderosísimos en la NATO) lograron hacer mella en el intrépido y sigiloso "San Luis", que regresó a salvo con toda su tripulación intacta.

Los alemanes atribuyen este hecho –para algunos milagroso– a la alta tecnología, a la excelente performance del buque. Para el comandante del submarino durante el conflicto, capitán Fernando María Azcueta, se debió a un conjunto de factores entre los que, sin duda, debe contarse el aspecto técnico y su excelencia en muchos sentidos (maniobrabilidad, rapidez, alto grado de silencio) pero, fundamentalmente, el nivel humano y profesional de preparación; adaptación y respuesta con una gran cohesión, disciplina y espíritu de cuerpo.

Por todo ello la acción del "San Luis" debe ser rescatada para la historia: fue, con el "Santa Fe" y luego solo, la avanzada de la Fuerza Submarinos de nuestra Armada en el mismo centro del conflicto.

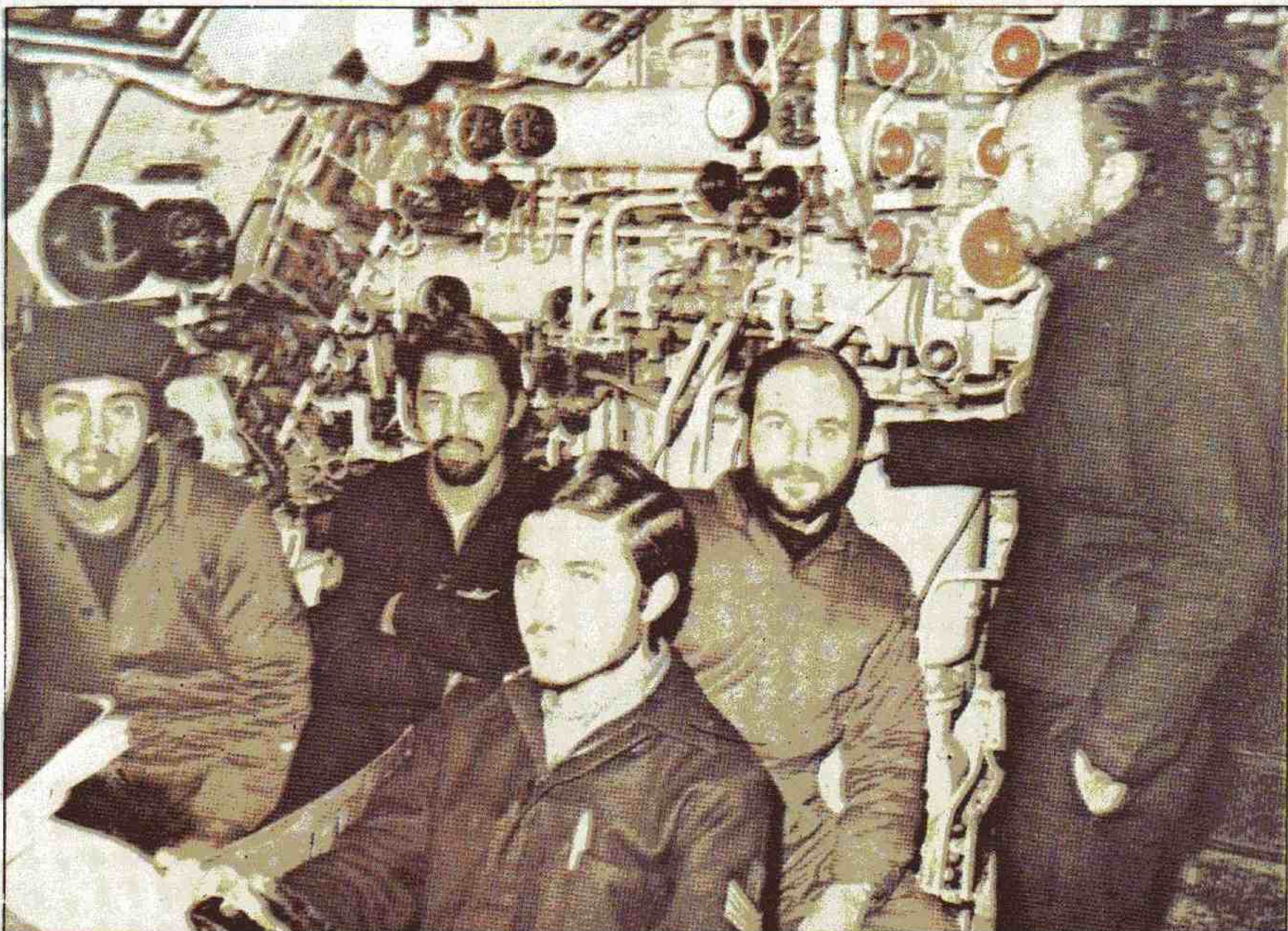
"El arma submarina tiene la virtud –sostiene el capitan Ricardo Luis Alessandrini, que se desempeñó como Jefe de Armamento en el sumergible, durante el conflicto– de que, desplegada en tiempo y en lugar, puede operar explotando el factor sorpresa. Nosotros fuimos desplegados en la zona para causarle la mayor cantidad de dificulatades a los ingleses, desgastándolos y atacándolos cuando fuere posible. En nuestras operaciones nos encontramos, efectivamente, con la flota inglesa; desarrollamos acciones de combate y evasión, y fuimos perseguidos y atacados."

El primer ataque

El primer ataque argentino se produjo en los primeros días de mayo, contra un buque inglés que contaba con protección de helicópteros. No se pudo determinar con claridad qué tipo de buque era, pero, sin duda, se







Barbas crecidas durante la navegación en misión de guerra, cuando no se puede derrochar agua para afeitarse. Oficiales y tripulantes del ARA "San Luis" durante aquella memorable travesía bajo la flota británica.

Este submarino es de origen alemán (astilleros Howaldts Werke Deutsche Werft de la RFA) y fue terminado de construir en la República Argentina. El "San Luis" había sido incorporado a la Fuerza de Submarinos el 14 de junio de 1974.

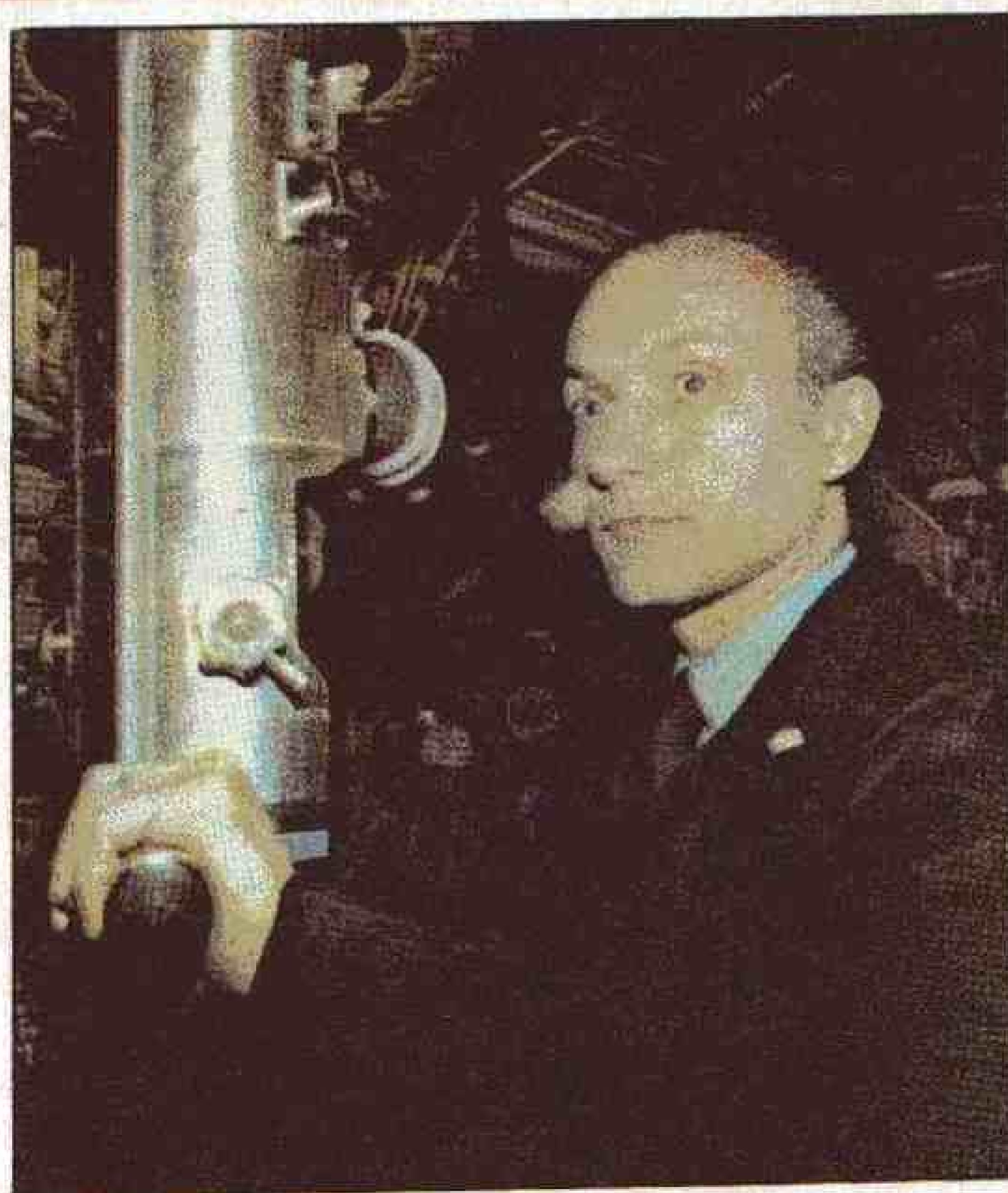
trataba de una unidad naval de combate. No era una unidad auxiliar. El comandante Azcueta dispuso el lanzamiento del torpedo, cuya carga destructiva es cienco veces mayor que la de un Exocet (está en los 260 kilos de alto explosivo). Dadas las características del blanco, con un solo torpedo bastaba. Todo dispuesto, se lanzó un filoguiado SST 4. Nunca se supo qué pasó. Es decir: el comandante Azcueta afirma no tener certeza "de haber logrado impacto con ese torpedo". Y agrega: "Hay muchos factores que contribuyen a crear incertidumbre al respecto: puede ser una falla material; por tratarse de armas sumamente sofisticadas, con mecanismos muy complejos, existen ciertamente las probabilidades de desperfectos. También puede ser que el blanco haya efectuado maniobras evasivas ante nuestro disparo, o que haya utilizado antitorpedos en base a información disponible acerca de las características del arma. Lo cierto es que no pudimos establecer con certeza qué pasó, por qué no estalló... Indudablemente, esto indujo a un sentimiento de frustración, ya que son muchos los sacrificios, acumulados, que hizo toda la dotación del 'San Luis' para cumplir todos los escalones logísticos y llegar al momento del combate... En este momento pasan muchas cosas por la memoria de uno. Pero el hecho está ahí, inmodificable. De modo que hay que reponerse inmediatamente, y seguir."

Además, producido el primer ataque argentino, la respuesta británica fue instantánea. Recuerda el capitán Alessandrini que "gracias a las condiciones excepcionales de este tipo de submarino y a la idoneidad y calma de todo el personal, pudimos evadir y cumplir con parte de nuestra misión. Si bien no tuvimos la presunción de haber batido en el momento algún blanco, creo que hemos demandado al oponente un esfuerzo comparativamente enorme en el área donde operamos. No se lanzaron más torpedos en ese momento porque, producido el primer lanzamiento, se opera en evasión y la situación anterior se rompe, ya no es la misma, porque también los buques ingleses evadieron. Nosotros detectamos a la flota inglesa en más de tres oportunidades, pero sólo en tres lanzamos por las distancias. Después del primer lanzamiento, fuimos a nuestra vez detectados y atacados por una suerte de combinación anti-submarina, de buques de superficie (en evasión) y helicópteros. Fuimos hostigados intensivamente, durante casi 20 horas, con cargas de progundidad. Sentíamos explotar esas bombas, claro, pero no en forma estrepitosa, porque estábamos a buen resguardo. Ellos nunca lograron acortar distancias como para ponernos en situación de peligro extremo. Pero, lógicamente, se vivieron momentos de alta tensión."

La medida del valor

"Creo que la camaradería, el alto profesionalismo, y sobre todo la fe en Dios, nos ayudaron –cuenta el suboficial segundo Alberto Fernando Poskin–. Lo que





Arriba: el hallarse en un crucero de guerra no impidió a la tripulación del "San Luis" festejar a bordo los cumpleaños. En el extremo derecho de la foto, el comandante del submarino, C.F. Fernando María Azcueta.

Derecha: el C.C. Ricardo Luis Alessandrini, uno de los oficiales del "San Luis" durante la guerra.

Abajo: el suboficial Alberto Fernando Poskin, cuyo testimonio se incluye en este relato.



más me impactó –prosigue– fue la relación entre el comandante Azcueta y todos sus hombres. Nos quedó un gran reconocimiento hacia ese jefe; por el valor que tuvo y el ánimo que nos dio en los momentos más difíciles. Porque la vida en un submarino, entre 37 hombres apretados en un cilindro de acero, es dura, muy dura. Tuvimos noches sin dormir, pasamos frío, sentimos miedo, y padecimos dudas. Allí sale el otro yo, el verdadero. Allí se dimensiona bien todo. El comandante cumplió en todas las facetas, todas. Por ejemplo, cuando nos atacaron. Había como no sé cuántos helicópteros arriba, y buques. Eramos uno contra todos. Allí Azcueta demostró temple. Nos dio calma y seguridad, pese a la angustia natural, a la oscuridad. Soportamos esa tensión como 20 horas, con explosiones que parecían venirse encima. Afortunadamente, zafamos. Recuerdo que hacía mucho frío. Yo dormí durante 35 días con doble equipo de ropa. Teníamos calefacción eléctrica, pero no la podíamos usar: había que ahorrar energía. Por eso andábamos a oscuras, sólo con las luces rojas y verdes de los equipos electrónicos. No nos podíamos bañar, para ahorrar agua. No se podía fumar... ¡Yo, que soy un fumador empedernido! Y no fumé. Nadie fumó en los períodos críticos de inmersión. Pero durante toda la campaña (unos 50 días), estuvimos sumergidos. Es cierto que hicimos tres disparos y que no tuvimos la certeza de haber dado en el blanco... No sé. Pero tengo entendido que los ingleses también hundieron varias ballenas..."

Búsqueda infructuosa

Ni las armas buscadoras de los ingleses fueron, en este caso, eficientes con el "San Luis". Hay que destacar que las fuerzas antisubmarinas tienen planes de búsqueda perfectamente premeditados e inteligentemente llevados a cabo. Partiendo de posiciones supuestas, pueden iniciar búsquedas que irremediablemente lleven al submarino a quedar dentro de una trampa de la cual no puede salir sin ser detectado. El submarino argentino estaba más o menos a cien metros de profundidad en el momento del contraataque inglés. De acuerdo con el manual, un trabajo coordinado de helicópteros haría prácticamente imposible la fuga de un sumergible. Sin embargo, merced al mejor criterio profesional, a la calma y a la utilización inteligente y precisa de todos los factores, el "San Luis" se salvó del implacable ataque británico.

Respecto de los otros dos disparos se tejieron muchas versiones: desde que un MK 37, antisubmarino, hizo impacto en un submarino inglés de la clase Oberon (que llegó a Gran Bretaña averiado en proa) hasta que otro torpedo argentino dio en el "Invincible". Nada de ello ha sido confimado, ni por los ingleses ni por las autoridades argentinas.

Lo que es indudablemente cierto es que el "San Luis" navegó bajo la flota inglesa y que escapó ileso a su poderío, incluidos sus cinco submarinos nucleares.

A fines de mayo la nave regresó a Puerto Belgrano a reabastecerse y reaprovisionarse. Pocos días después estaba lista, con toda su dotación, a partir de nuevo. El "peso pluma" se animaba a guapear otra vez. Pero el "peso pesado", con ayuda norteamericana, ya había volcado las acciones decididamente a su favor. Eran dos pesados contra David. Así ganó Goliat, esta vez.

*** (Ver fascículo N° 27).**

En el caso del "Santa Fe" fueron todos contra uno



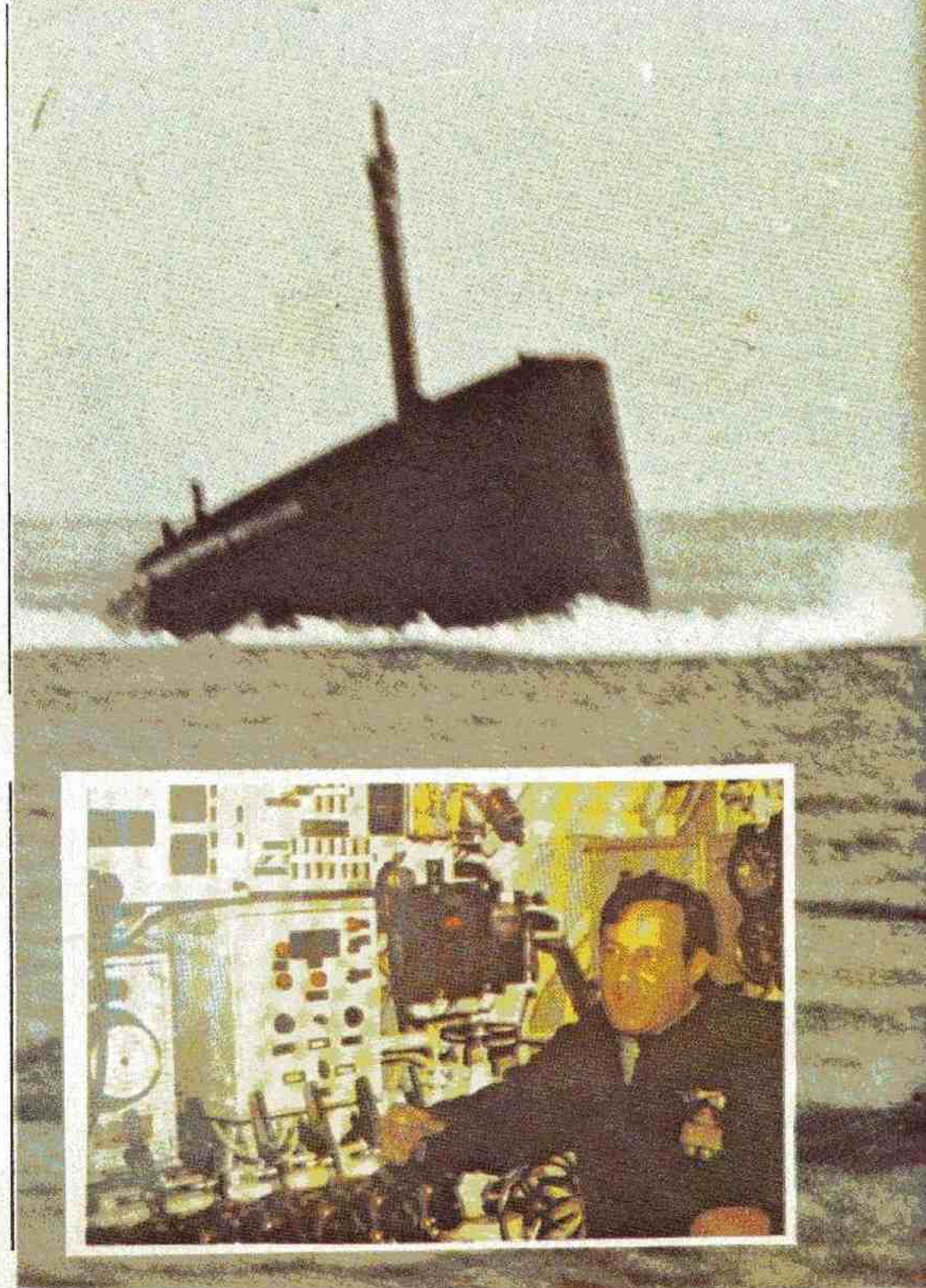
Al hablar de nuestros submarinos, es conveniente recordar que, en total, la flota inglesa que operó efectivamente en el conflicto constó de 121 buques. Esta formidable fuerza naval fue desplegada por los británicos para rescatar una lejana colonia del Atlántico Sur. Entre esos 121 buques, había 2 portaaviones, 7 destructores, 15 fragatas, 5 submarinos atómicos y uno convencional, unidades de desembarco, patrulleros, barreminas, buques remolcadores, taller y de salvataje, transatlánticos convertidos en transportes de tropa, cargueros, petroleros y ferrys, entre otras naves: todas al servicio de la recaptura de las islas y gran parte de ellas puestas en marcha desde el mismo 2 de abril, incluyendo las unidades aéreas.

En ese marco debe insertarse la acción y no acción de nuestra flota. En ese marco, también, la pérdida del viejo submarino ARA "Santa Fe", destinado a las Georgias para traslado de personal y víveres. Los argentinos sabían, ante el desplazamiento gigantesco de los británicos, que el mantenimiento de esa posición era imposible. Pero la reducida guarnición destacada en San Pedro tenía como objetivo mantener la presencia argentina y obligar al enemigo a distraer y dividir sus fuerzas. El "Santa Fe", que en ese año 1982 debía quedar fuera de servicio (al igual que su gemelo "Santiago del Estero", radiado en 1981), llevó a las Georgias algunos mínimos indispensables refuerzos y, especialmente, reaprovisionamiento para la pequeña guarnición que defendía las islas. Increíblemente, este vetusto submarino realizó la mayor parte de la travesía en superficie, impulsado por sus motores diesel ya que sus baterías eléctricas habían cumplido el ciclo de vida útil y su efecto era mínimo: apenas el suficiente para llegar. Si la sorpresa es el elemento más importante en un sumergible, podrá deducirse –dado su estado– qué efectividad podría tener frente a la Task Force al no poder navegar sumergido. Pese a todas sus carencias (los temporales, además, sacudieron el obsoleto casco y le produjeron averías en el carenado de su torreta), el "Santa Fe" logró burlar la vigilancia de los ingleses y el 24 de abril entró en la bahía Cumberland. Pocas horas después –realizada ya su misión– y cuando iniciaba el regreso, el vetusto buque fue detectado por un helicóptero británico, y minutos después por otros dos (que provenían del "Endurance" y de las fragatas "Plymouth" y "Brillian", además del destructor "Antrim"). A las 6,05 de la mañana, apenas emprendida la marcha, el "Santa Fe" fue ferozmente atacado con cargas de profundidad y misiles filoguiados. Serían sus últimos minutos de vida.

El suboficial principal Rafael Chavarría (suboficial primero submarinista en Georgias) recuerda así lo que pasó: "Yo estaba de guardia en el Departamento de Control. Recibimos la primera alarma, por el vigía. Primero fueron dos helicópteros, que lanzaban torpedos y bombas. Luego se agregó otro. En segundos sentimos explosiones, a la altura donde estábamos nosotros. El submarino empezó a escorar y comenzamos a hacer maniobras para tratar de adrizar (enderezarlo). Logramos adrizarlo, pero nuevos ataques con cohetes causaron serias averías en nuestro buque. Un grupo de hombres, ante tanta impotencia de ver que nos inutilizaban sin poder hacer prácticamente nada, trató de defender al submarino con sus fusiles. También le disparamos con una ametralladora 7,62 mm. No los bajó, pero los alejó. De todos modos, estábamos sonados porque nos habían agarrado en superficie y nada menos que con el arma más mortífera, más terrible para los submarinos: el helicóptero. Desde un submarino no hay con qué darles. Parecía que eran todos contra uno."

"El ataque duró dos horas –cuenta el suboficial segundo Manuel Fernández–. Un hombre nuestro, el cabo camarero Alberto Macías, perdió una pierna. Hubo también otros heridos, pero leves. Ante lo sucedido, intentamos acercar el buque al muelle. El comandante, capitán Horacio Alberto Bicaín, con gran pericia, trató de atracarlo valiéndose del periscopio. Y lo logró. El 'Santa Fe' quedó escorado ahí, y recibimos la orden de abandonarlo. Eramos 77 hombres. Cuando logramos salir vimos que el submarino estaba prácticamente destrozado. Allí quedó. Los ingleses seguían haciendo fuego, desde los buques. Bombardeaban permanentemente la costa. Así se produjo la rendición en Georgias, y todos fuimos hecho prisioneros, al atardecer de ese 25 de abril."

"Al día siguiente –prosigue el suboficial Chavarría–, los británicos ordenaron sacar de allí al 'Santa Fe'. Van cinco hombres, al mando del comandante Bicaín.



Custodiados por ingleses, intentan la maniobra. Es entonces cuando se produce un hecho confuso: el suboficial Félix Artuso, por intentar mover rápidamente las válvulas –que provocan gran ruido–, cae muerto. Alarmado por ese movimiento rápido, el soldado inglés que lo custodiaba le pegó tres tiros. Entonces, el reducido grupo de hombres –16 en total– fuimos aislados del resto, para que no se enteraran del trágico fallecimiento de Artuso. Eramos aproximadamente 180 prisioneros. El 12 de mayo nos llevaron a Ascensión, y dos días después estábamos en Buenos Aires... Ahora recuerdo el temple de la gente. No hubiéramos llegado al muelle, el día del ataque, sin el temple de la gente.''

''Es destacable también –agrega el suboficial Fernández– la gran tarea del suboficial enfermero Arnaldo Funes. Gracias a él el camarero Macías no se fue en sangre.'' ''El temple de la gente –sigue Chavarría hizo que un grupo tomara sus fusiles y ahuyentara al enemigo. Eso, más la pericia del comandante, nos salvó. De no haber sido así, nos habríamos quedado allí, tal vez encerrados para siempre... Después que terminó la guerra, los ingleses se quisieron llevar a nuestro 'Santa Fe', seguramente como trofeo de guerra, para exhibirlo en un museo. Por una burla del destino no pudieron. Ni bien lo movieron, se hundió. Nos alegramos mucho al saberlo.''

El submarino ARA "Santa Fe" emerge a superficie.

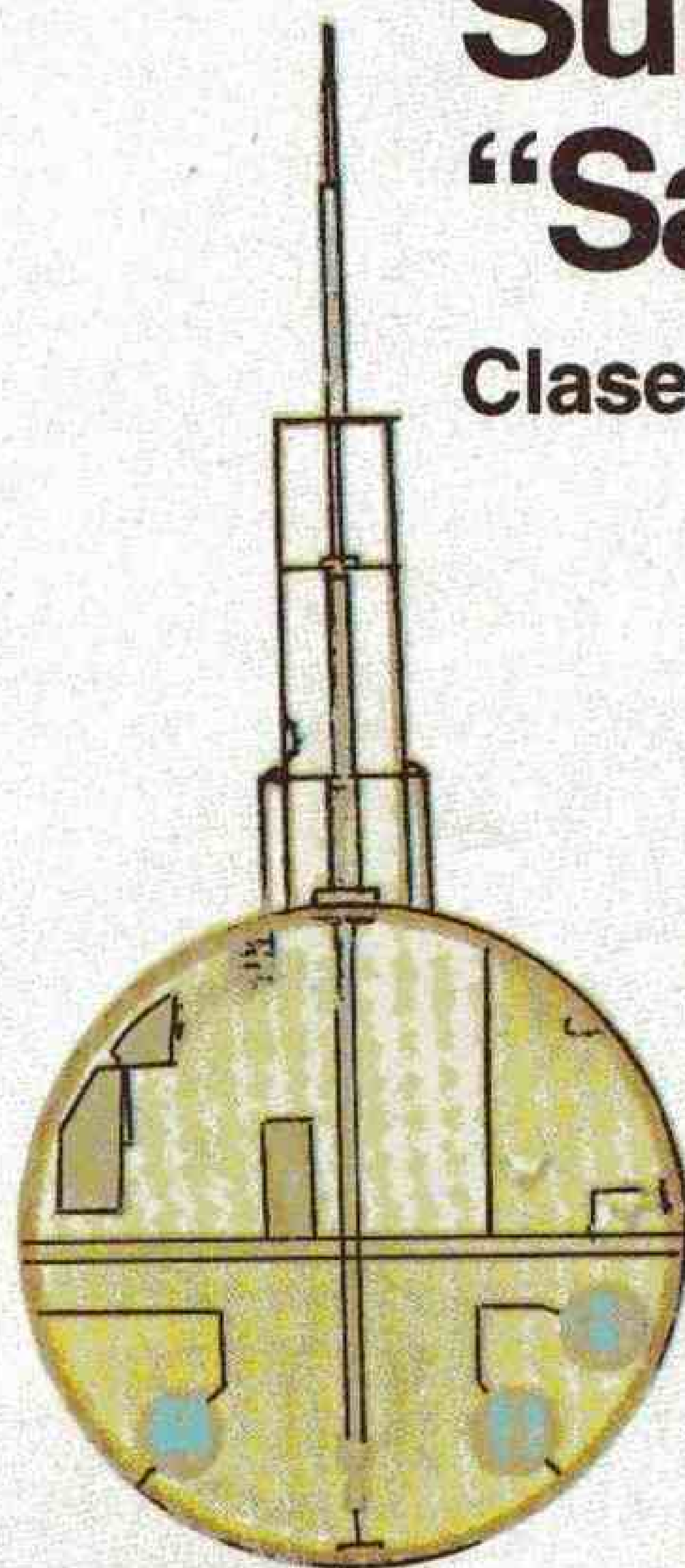
Abajo a la derecha: *los suboficiales Fernández y Chavarría, cuyo testimonio figura en estas páginas.*

A la izquierda: *fotografía del suboficial Félix Oscar Artuso, tripulante del "Santa Fe" caído en combate el 26 de abril de 1982.*



Submarino ARA "San Luis"

Clase 209 - Tipo 1200



Sec. A-A

1. *Cojinete de Empuje.*
2. *Destilador.*
3. *Convertidor de 60 Hz.*
4. *Silenciadores de desc. gases mot. 1 y 2.*
5. *Convertidor de 400 Hz.*
6. *Silenciadores de desc. gases mot. 3 y 4.*
7. *Mástil radar.*
8. *Periscopio ataque.*
9. *Mástil C.M.E.*
10. *Mástil del snorkel.*
11. *Periscopio observación.*
12. *Porta lateral garita escape.*

1 2 3 4 5 6

20 19

Desplazamiento: 1.185 ton. en superficie - 1.285 sumergido Eslora: 55,9 metros Armamento: 8 tubos lanzatorpedos. Torpedos; 14 de cal. 553 mm. filoguiados. Motores diesel-eléctricos. Velocidad: 10 nudos en superficie y 22 en inmersión. Tripulación: 32 hombres.

(13) *Transductor sonar activo.*

(14) *Escotilla de acceso principal (baja).*

(15) *Alojamiento balsas autoinflables.*

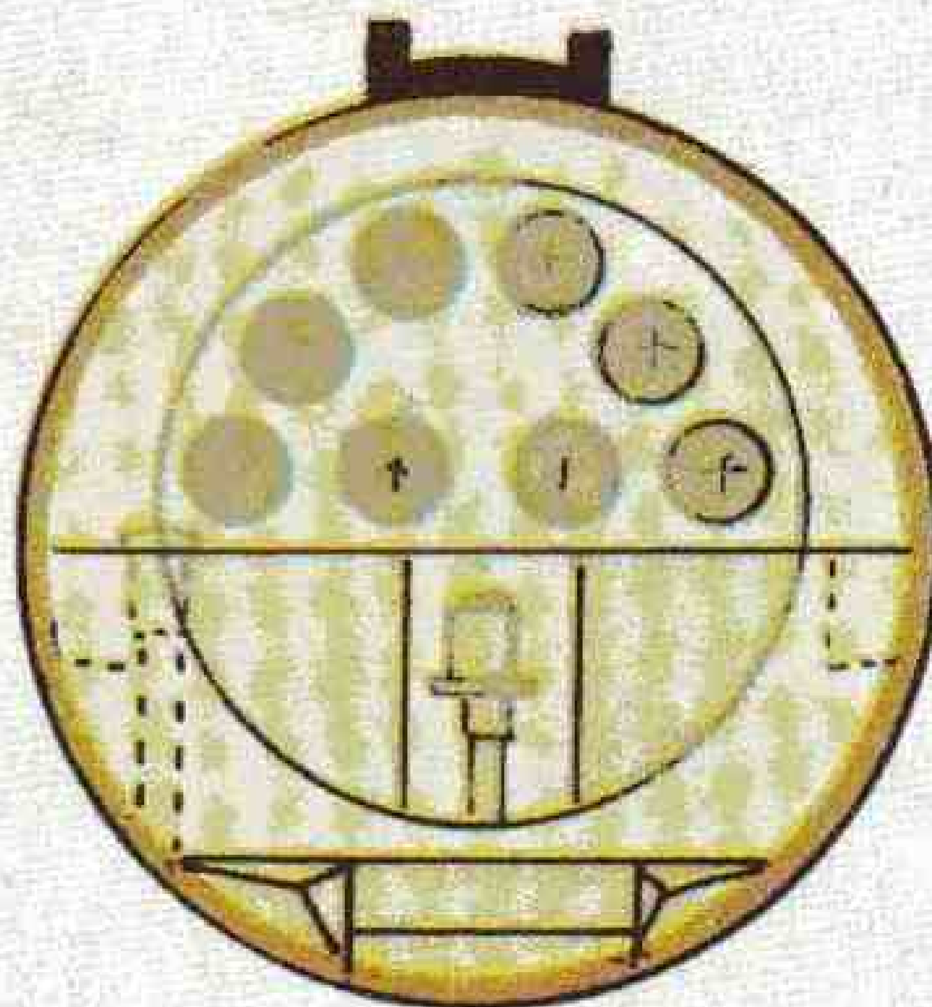
(16) *Escotilla de proa.*

(17) *Tubos lanzatorpedos.*

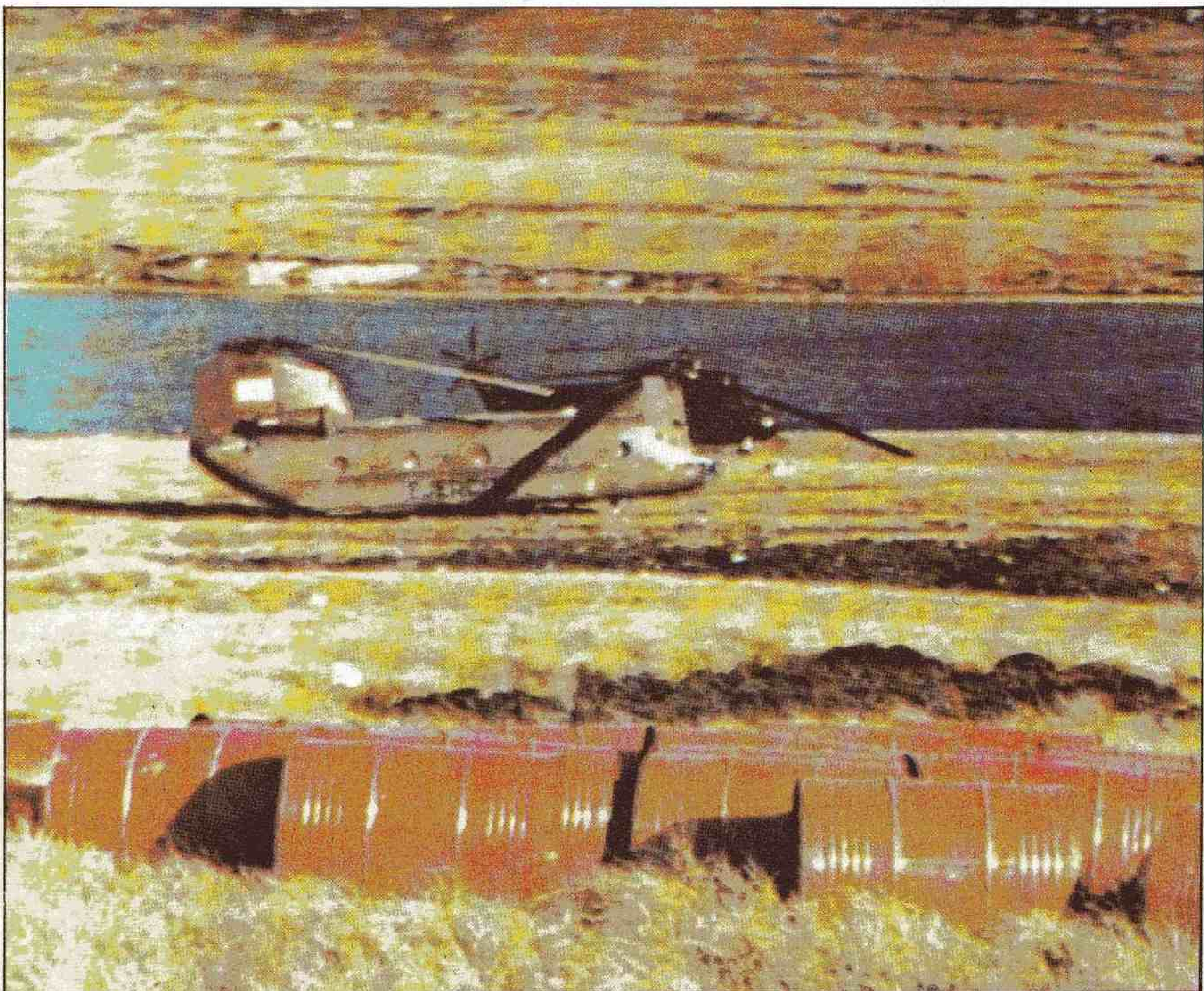
(18) *Planos de proa.*

(19) *Tanques de lastre.*

(20) *Automáticos de Planta Electro Motriz.*



Sec. B-B



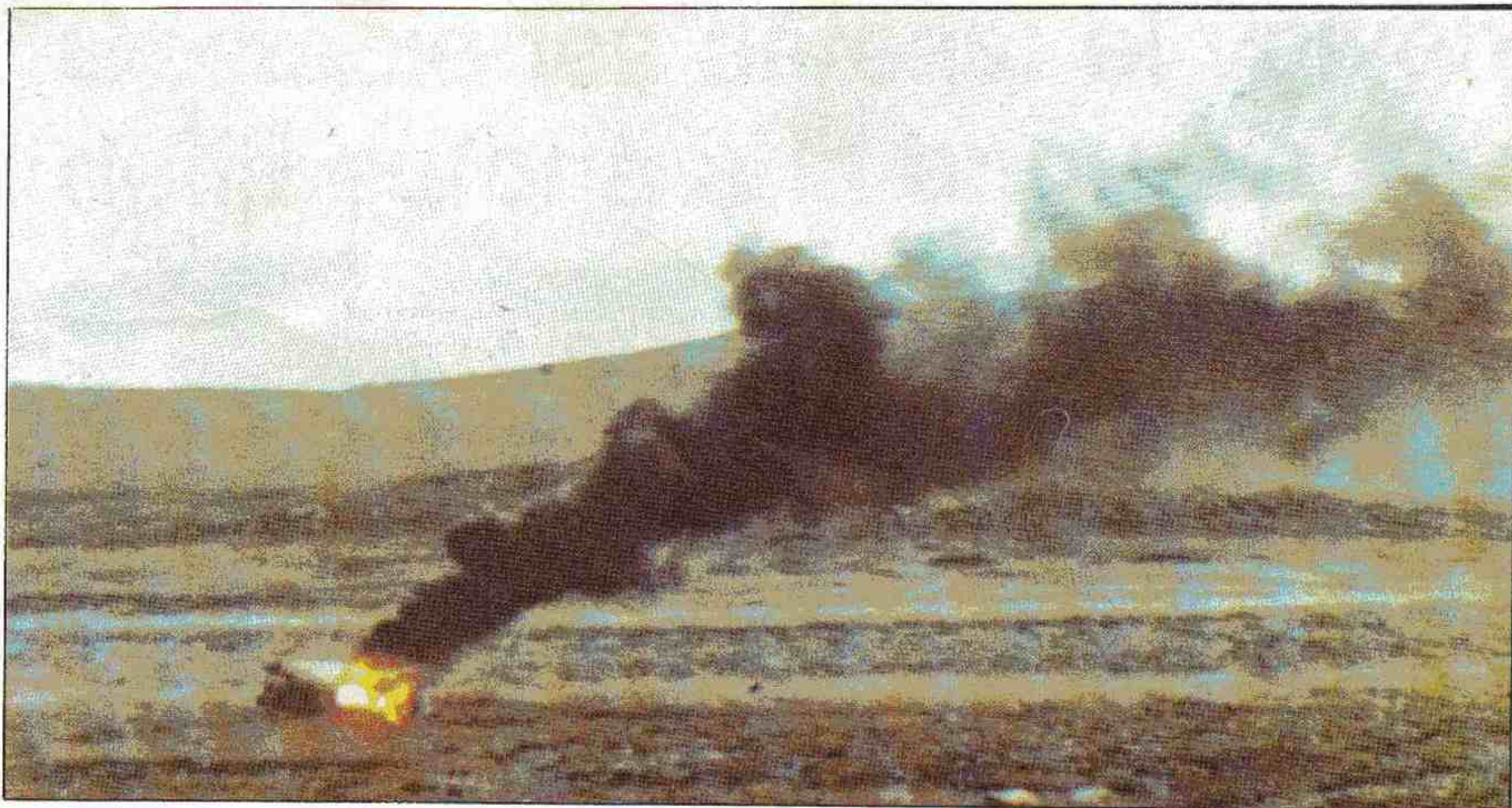
Helicópteros en llamas junto al Monte Kent

El mismo día del desembarco inglés en San Carlos, sus aviones Harrier batieron un blanco muy apetecible. A pesar de los recaudos tomados por los argentinos para ocultarlos, habían descubierto el emplazamiento de los helicópteros del Batallón 601 de Aviación del Ejército y con los primeros rayos de luz del día se lanzaron sobre ellos. Destruyeron en tierra dos aparatos; un Chinook y un Puma y averiaron un UH-1H, matrículas AE-521, AE-501 y AE-418. Lo que sigue es el relato de testigos presenciales.

Un Chinook argentino frente a Moody Brook, el emplazamiento habitual del Batallón 601, aunque sus máquinas eran estacionadas en distintos lugares para evitar la detección enemiga. Así se hallaban en las proximidades del Monte Kent cuando se produjo el ataque de los dos Harrier de la Royal Air Force.

Antonio Falcón, soldado de 19 años, se quedó en el Ejército como helicopterista. Fue a Las Malvinas de voluntario y se convirtió en testigo presencial del ataque a una base improvisada de helicópteros argentinos en Monte Kent, el 21 de mayo.

''Eran las 8.10 de la mañana, cuando por el corredor aéreo que habitualmente usaban nuestros Mirage para ir a atacar a la flota inglesa en San Carlos aparecieron dos aviones. No se les hizo fuego, ante la sospecha que podrían ser de los nuestros. La duda terminó cuando los aviones nos pasaron por encima. Les vimos hasta la escarapela británica. Volvieron haciendo fuego con todo. Hicieron en total, cinco pasadas. El helicóptero UH-1H del teniente 1° Sánchez Marino que estaba listo para volar sufrió averías, cuando un proyectil estalló muy cerca, pero este oficial se las arregló para cortar el motor y evitar mayores daños. Otro proyectil alcanzó la cola de un Chinook y un tercero le dio de lleno a un





Soldado helicopterista Antonio Falcón/B 601 AE



El CH 47 Chinook, matrícula AE-521 del Batallón 601 de Aviación del Ejército, arde en Monte Kent luego de ser alcanzado por los cañones de 30 milímetros del Harrier piloteado por el teniente de la RAF Mark Hare, según pudo establecerse después de la guerra.

En primer plano, otra visión del Chinook argentino en llamas. Su pérdida fue muy lamentada, por tratarse de uno de los dos únicos aparatos de ese tipo disponibles por el B 601 AE.

PUMA destrozándolo. Hubo orden de evacuación. Nos quedamos sólo los del tercer escalón y en 48 horas los mecánicos repararon el helicóptero averiado que volvió a volar. Fue un ataque sorpresivo y tremendo. Creo que los Harrier descubrieron nuestro escondite de helicópteros de casualidad en un vuelo de rutina, porque nos movíamos de un lado al otro para evitar, precisamente, ser localizados. Yo tenía buena experiencia ya que había estado como soldado helicopterista en la última campaña de verano en la Antártida. Porque me gustaba la especialidad me quedé enganchado en el Ejército luego de la baja como soldado, y estaba de licencia cuando se produjo el desembarco del 2 de abril. Lo consulté con la familia, que aceptó mi resolución, y entonces me presenté como voluntario para ir al frente.''

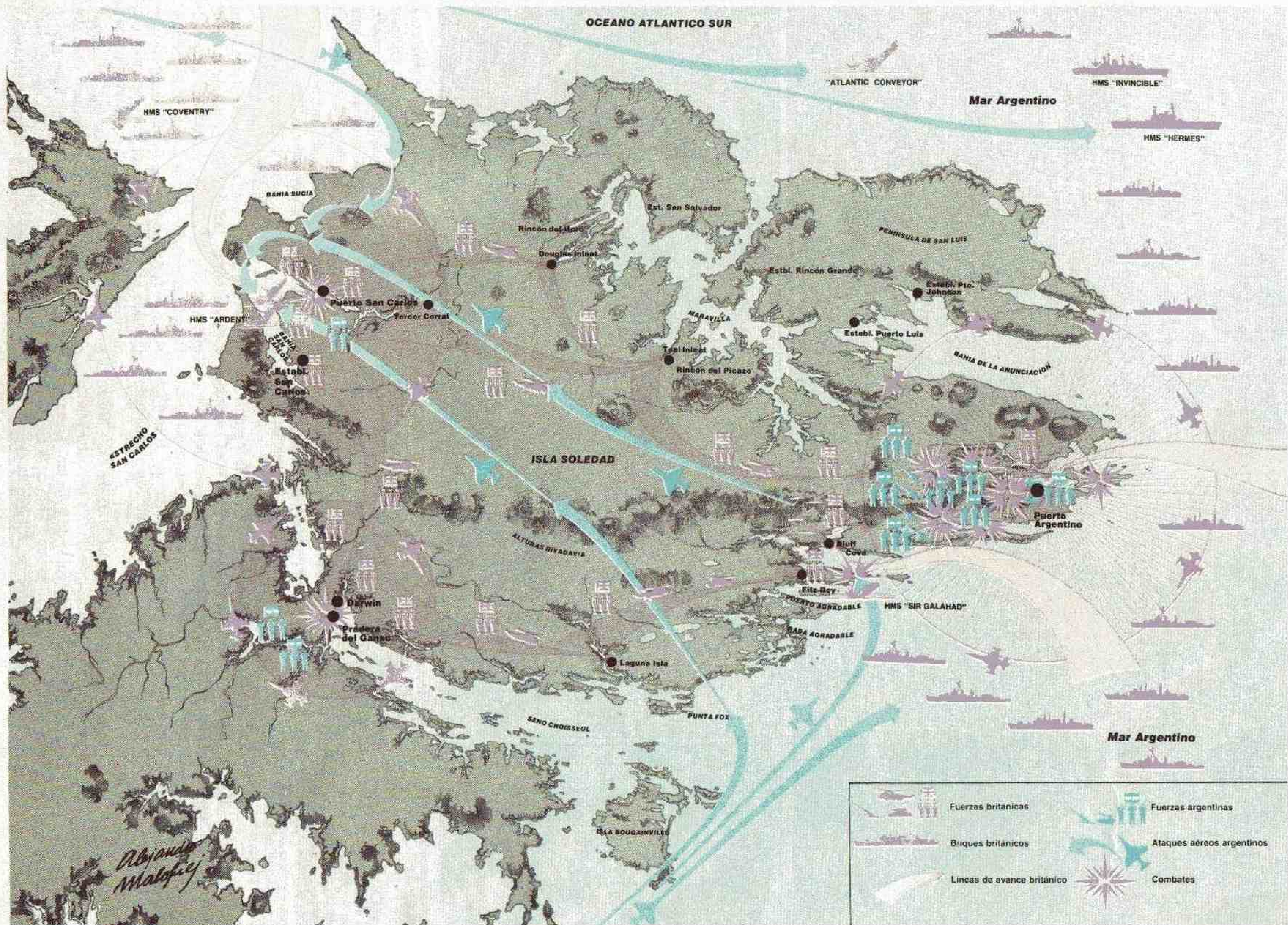
De este mismo episodio del 21 de mayo en Monte Kent extraemos otro testimonio. Es del cabo Martín Héctor San Miguel, mecánico de aviación. La experiencia está escrita en su propio ''libro de la guerra''.

''Me acababa de despertar. Mi jefe un capitán corajudo a quien le decíamos familiarmente Picho, pegó el grito de que venían aviones. Salí y me puse a unos 20 metros de la carpa. Vi a los Harrier que parecían pájaros. Pronto me di cuenta de que los pájaros éramos nosotros. Los bichos se vinieron encima vomitando fuego por todas partes. Mi tiré al suelo mientras decía para mí: 'Se acabaron las jodas del negro.' Desde el piso observé a un Chinook que era alcanzado y también a un Puma al que lo dañaron irreparablemente.''

''Lloraba de bronca porque no teníamos con qué darles duro pese a que le tirábamos desde tierra con fusiles y ametralladoras. Ese 21 de mayo fue un día muy especial y movido. Pasado ese ataque de los Harrier, al Picho le dieron la misión de rescatar a un piloto de la Armada que había sido derribado y estaba flotando en el mar luego de haberse eyectado. Fue tremendo. Me llevó con él. El Picho manejó el helicóptero con maestría a ras del mar que tenía unas olas bárbaras. Yo me enganché con las piernas en el trineo de aterrizaje y cabeza abajo pude agarrar al piloto medio de los pelos y no sé de dónde y llevarlo a la rastra hasta la playa donde recién lo subimos al aparato. Cada vez que me acuerdo me duelen los brazos.''

EVOLUCION DE LA BATALLA A PARTIR DEL DESEMBARCO BRITANICO EN SAN CARLOS

Mapa: Alejandro Malofiej



Operaciones aéreas: el vaivén de la euforia a la angustia

Las acciones de combate aéreas son, esencialmente, individuales. En la mayoría un único combatiente, el piloto, debe enfrentar el momento supremo del ataque a su objetivo en la soledad de la cabina. Pero esa soledad no lo es más que en el plano físico, ya que cada misión es en realidad una compleja trama en la que participan muchas más personas. Ya sean mecánicos, armeros, personal de comunicaciones, operadores de radar o los que planifican y coordinan todo el esfuerzo bélico. Precisamente este testimonio brinda una óptica distinta de la guerra de las Malvinas: la de aquéllos que, desde el continente, dirigían las operaciones de la Fuerza Aérea Argentina.

El 5 de abril de 1982 el Comando Aéreo Estratégico crea la llamada Fuerza Aérea Sur (FAS), con la misión de llevar a cabo las operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte en su jurisdicción. Se designa como jefe de la FAS al brigadier Ernesto Crespo, quien a su vez convoca a los mejores exponentes de cada especialidad para conformar el Estado Mayor. Entre éstos y a cargo de Operaciones, estaba el entonces comodoro Juliá, quien rememora esos más de dos meses vividos en Comodoro Rivadavia, sede del comando de la FAS.

"Cuando nos desplegamos al sur con el brigadier Crespo, nos encontramos con el plan de operaciones elaborado por el Comando del Atlántico Sur, en el que se preveía para la Fuerza Aérea una tarea puramente preventiva, es decir, no se la llevaba a combatir contra los ingleses sino para el caso de un eventual ataque desde el oeste, de Chile. A pesar de ésto, aprovechamos todo el tiempo que nos dejó el viaje de la Fuerza de Tareas británica para preparar los pilotos en la operación sobre el mar. Hicimos entonces nuestros propios planes contribuyentes en los que sí consideramos la posibilidad de tener que operar en la isla o alrededor de ella, por lo que preparamos y entrenamos con el armamento como si realmente fuéramos a actuar, a pesar de que el plan general no lo decía."

"De manera que cuando llega el 1 de mayo y los ingleses aparecen frente a Puerto Argentino, teníamos, repito, a pesar de no estar contempladas en el plan madre, previstas las operaciones y salidas. Es así que se consulta a Buenos Aires y se autoriza la entrada de la Fuerza Aérea en combate directo, con lo cual entramos en la guerra un poco a solicitud del comando nuestro y no realmente porque estuviera ordenado por el comando del cual dependíamos teóricamente."

Tras la aclaración sobre la entrada en combate de la aviación militar argentina, ese día 1 de mayo cuando los ingleses se situaron frente a la capital isleña y, con "mucha soberbia y mucha petulancia", intimaron a las fuerzas argentinas a rendirse, el brigadier Juliá señala que en ese momento "hicimos la primera operación masiva de la Fuerza Aérea. Empleamos, en dos oleadas, todos los aviones que teníamos. La primera con mucho éxito, porque sorprendimos a los ingleses, pero en la segunda ya nos estaban esperando y así se produjeron los primeros derribos. Esto nos pasó durante toda la guerra: las primeras operaciones que efectuábamos en el día normalmente sorprendían y los derribos eran pocos, pero en la segunda generalmente nos iba mal."

En el mapa de la página 589 se señalan algunas de las más importantes operaciones de la campaña de Malvinas. El color rojo distingue a las fuerzas británicas y el azul a las argentinas.



El brigadier José Antonio Juliá, quien durante la guerra y con el grado de comodoro se desempeñó en Operaciones, evoca aquellas jornadas en las que se tomaron decisiones de gran responsabilidad.

"Fue entonces cuando empezamos a revisar todas las tácticas empleadas, vimos la imposibilidad del ataque en altura, de emplear las tácticas tradicionales de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte) para este tipo de operación y surgió la idea del ataque a baja altura. Es decir, el bombardeo prácticamente a ras del agua, algo que no se había practicaado ni se había llevado a cabo en ninguna guerra contra barcos. El ataque normal contra barcos es en ángulo de 60 grados de picada. Eso significó que tuvimos que modificar todas las tablas de trayectoria de las bombas, volver a probar las distancias de vuelo de las bombas rasantes, que resulta diferente de la bomba en picada; la adaptación de las espoletas a una nueva distancia de tiro. En resumen, una serie de modificaciones tácticas y técnicas que se hicieron sobre la marcha y durante las operaciones reales. Aprovechábamos los aviones que no estaban combatiendo para practicar sobre blancos terrestres los efectos de las bombas. De esa manera elaboramos las nuevas técnicas de empleo que luego se mantuvieron durante toda la guerra".

Cien millas decisivas

Enseguida surgió otro inconveniente, la distancia entre las islas y el continente, que ponía a los aviones al borde de su radio de acción. "Lo normal era salir en vuelo alto hasta la proximidad del alcance de los radares enemigos y ahí descender a rasante hasta el objetivo, prosigue Juliá, pero entonces se nos presentaba el problema del combustible, porque los aviones de caza tienen un consumo muy grande a baja altura y al tener

que bajar y volar rasante muy lejos del blanco, el carburante no les alcanzaba para ir y volver. Entonces se empezó a emplear como operación normal una operación que en realidad es de emergencia, que es el reabastecimiento en vuelo. Se trata de un recurso de empleo eventual y no rutinario, pero que nosotros empleamos en todas las misiones en las que se utilizaban los A4 (Skyhawk), inclusive en algunas oportunidades cargaban a la ida y a la vuelta''.

''Ahora bien, con los Dagger (Mirage V) teníamos el problema de que al no tener equipo de reabastecimiento en vuelo, si bien el combustible les alcanzaba para el viaje completo, les quedaba muy poco tiempo de operación sobre las islas, entonces nos veíamos obligados a mandarlos siempre por el mismo corredor de entrada ya que no los podíamos hacer dar un rodeo. Con este sistema nos fue bien hasta que los británicos detectaron cuál era el corredor, por lo que los esperaban ahí y así empezamos a tener grandes pérdidas con los Dagger. Entonces tuvimos que volcar el grueso del esfuerzo a los A4B y C, o si no, mandar los Dagger atrás de los A4, distraerlos un poco con los otros aviones para sacarlos del corredor y así poder mandar los M-V. Esta táctica tuvo relativo éxito; hubo operaciones muy costosas, llegamos a perder tres aviones sobre cuatro que fueron y se nos empezó a complicar el asunto porque los derribos eran muchos, particularmente después del desembarco de los ingleses el 21 de mayo, cuando pudieron llevar a tierra toda su artillería, especialmente en la zona por donde entrábamos. Todo esto motivó, después de la guerra, una revisión total de las tácticas de la OTAN, modificó un poco la teoría de la guerra aeronaval. Yo diría que nos hubiera ido mucho mejor si las islas hubieran estado unas cien millas más cerca. Todo hubiera sido muy diferente.''

Respuesta a una discusión

Otro punto largamente debatido –tanto durante como después de la guerra de las Malvinas– fue el de por qué no se emplearon los aviones de combate Mirage y Skyhawk desde el aeropuerto de las islas. La opinión del brigadier Juliá sobre el tema es terminante: ''Era totalmente imposible. Primero y fundamental porque la pista (muy corta para que operaran esos reactores) no tenía demasiadas posibilidades de alargue; segundo, porque no había lugar para dispersar los aviones y con los bombardeos y cañoneos los hubieran destruído en tierra, y tercero, porque no había en la isla combustible suficiente para mantener una operación continuada de reactores; tal vez si hubiera existido un puente naval para llevar grandes cantidades de carburante se hubiera podido realizar. Pero no lo hubo y no teníamos un barco lleno de combustible, entonces pensar en llevarlo con un puente aéreo en cantidades suficientes como para mantener en operación un escuadrón de aviones era imposible. Los que piensan que se hubiera podido operar un avión de combate de ese tipo allá, no lo han analizado ni siquiera superficialmente. Hasta con los Pucará (IA-58, biturbohélices de ataque) tuvimos dificultades.''

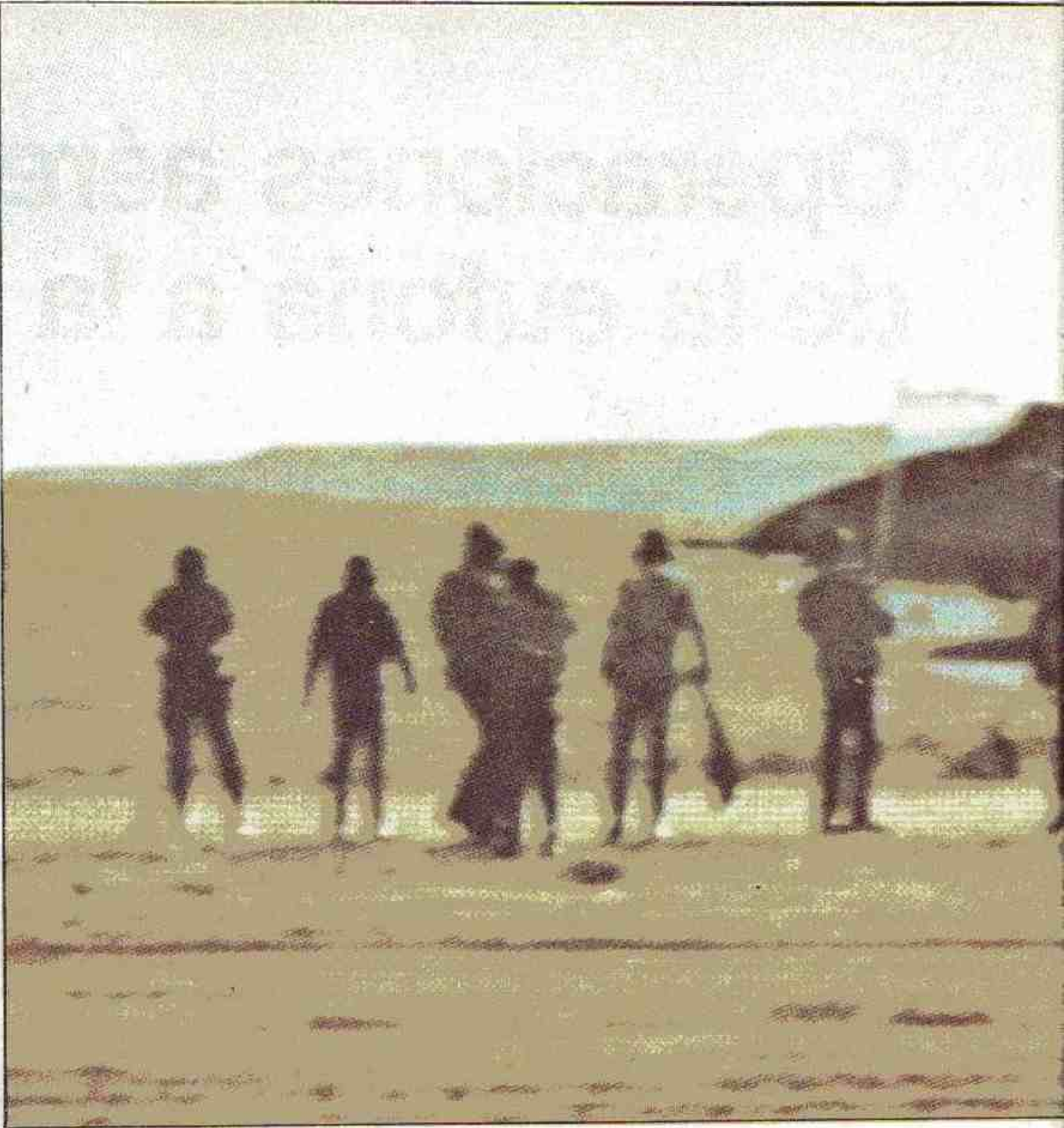
El factor humano

Más allá de los aspectos técnicos, de la eficacia de un sistema de armas, de la potencia de un reactor o la sofisticación de un sistema de navegación, prevalece siempre el aspecto humano. Es decir, la eficiencia de una fuerza de combate descansa fundamentalmente en la profesionalidad de sus componentes. En el caso de la FAS y su Estado Mayor se puso particular énfasis en este aspecto, y el testimonio del entonces jefe de Operaciones es claro en ese sentido.

''Teníamos un comandante de una personalidad excepcional, el brigadier Crespo, un hombre acostumbrado a manejar él mismo la situación, si bien recibe asesoramientos, él toma las decisiones, sin influencias de amistad ni de otro tipo. El decide de acuerdo con lo que piensa después de haber escuchado a todos los asesores. Concretamente en el Departamento Operaciones se planificaba todo y, una vez hecho el esquema, yo iba a la noche y le proponía las operaciones para el día siguiente, y él las aprobaba o no, las corregía o no, pero realmente el comando operó con unidad de mando.''

''Para integrar el Estado Mayor se seleccionó lo mejor de la Fuerza Aérea, pusimos especialistas de transporte, de observación, de fotografía, inteligencia, cubrimos toda la gama con lo mejor que tenía la Fuerza en cada especialidad. Realmente era un equipo de primera línea y de ahí el resultado. Cuando uno trabaja con esa calidad de gente todo es mucho más fácil. Fundamentalmente trabajamos con una idea clara: necesitábamos pilotos de mucha valentía y gente en el Estado Mayor de mucha inteligencia.''

''Casi siempre después de las misiones íbamos a los lugares desde donde se había operado a charlar con los pilotos que habían participado, recogíamos toda esa información y por la noche nos reuníamos, analizábamos todo y cambiábamos las tácticas para el día siguiente. En realidad el propio departamento de Operaciones cumplía un poco una función de Inteligencia.



Arriba: las dotaciones de tierra de los A 4B en Río Gallegos despiden a uno de sus aviones que parte rumbo al combate. A la derecha: 16 halcones, una ''bandada'' completa, forma frente a sus leales ''Skyhawk''.

Esto nos favoreció en dos aspectos: primero, mejoramos las operaciones y segundo, logramos una comunión con los pilotos, porque el permanente contacto trae una mutua confianza.

La duda en el Estado Mayor era en qué momento (los pilotos) nos dirían 'basta, no queremos volar más', en una situación en la que había el 50 por ciento de posibilidades de no volver, pero esto no sucedió en toda la guerra y una de las razones fue quizás ese intercambio de inquietudes. Ellos nos asesoraban en muchas cosas y nosotros aceptábamos ese asesoramiento. Es decir, no hubo un mando dictatorial sino una ida y vuelta de sugerencias y de ideas que después se aplicaban en las operaciones, y ellos lo notaban. Es importante sentirse bien conducido cuando se tienen chances tan parejas de volver o no''.

Fundamentalmente, la jornada de trabajo típica en la FAS era relativamente simple. Trabajaban en horario a requerimiento, aunque, obviamente, existían turnos permanentes de 24 horas. Normalmente la labor en Operaciones partía de la última reunión de la noche, alrededor de las 22, cuando ya contaban con todos los informes de las unidades sobre las misiones del día. Entonces se preparaban las operaciones para la jornada siguiente, tarea que se demoraba hasta alrededor de la medianoche. Una hora después sólo quedaba la gente de turno y los encargados de trasmitir las llamadas órdenes fragmentarias a las unidades. Al día siguiente todos estaban de vuelta al amanecer, a las 5.30 ó 6 de la mañana, para seguir todo el desarrollo de las operaciones y modificarlas si resultaba necesario de acuerdo con cómo se iban presentando las circunstancias. En realidad se trata de un trabajo permanente en el que no se puede prever con mucha anticipación. Por ejemplo, si se planificaba una salida con 30 aviones y después una segunda con 20 aparatos, podía ocurrir que de los 30 originales, al volver quedaran 15 fuera de servicio, lo que obligaba a efectuar modificaciones sobre la marcha.''

Para quienes integraban el comando de la FAS la vida transcurría en un continuo pasar de grandes euforias a grandes depresiones, de acuerdo con el resultado de las misiones. Por ejemplo, en el primer ataque exitoso contra un buque inglés, llevado a cabo el 1 de mayo, el brigadier Juliá recuerda que ''fue una explosión tremenda de júbilo, porque mientras planificábamos esa primera operación, la veíamos muy mal, dada la tremenda fama de imbatibles que traían las fragatas británicas y que según la teoría eran prácticamente invulnerables.''

En general el ambiente en el Estado Mayor de la FAS seguía esas mismas evoluciones. Hubo momentos de agrias discusiones, de mucha tensión y hasta de insultos, ya que, si bien se mantenía la forma militar, había ocasiones en ''que todos nos salíamos de las casillas''.

Particularmente los momentos de mayor tensión se vivían cuando había muchos derribos y algunos planteaban ''¿Hasta cuándo? ¡Vamos a matar a toda la Fuerza Aérea!'', pero otros argumentaban ''No, hay que seguir adelante''. Es que, dice Juliá, ''cuando se está jugando con vidas humanas, se producen enfrentamientos muy difíciles de controlar y así hubo momentos de gran camaradería y de gran pelea, se pasaba de la angustia a la euforia y de la euforia a la angustia a veces en pocos minutos''.

Para aquellos que dirigían las operaciones bélicas las experiencias se fueron acumulando a lo largo del conflicto y de los errores surgieron las enseñanzas. Así fue que en las primeras misiones se optó por enviar unidades reducidas, de cuatro a ocho aviones, y mantener una presión permanente durante todo el día. La realidad mostró que el éxito del primer ataque se debía al efecto de la sorpresa y que después los esperaban y la cantidad de derribos crecía en forma alarmante. Se cambió entonces la táctica para emplear grupos de 16 aviones. Era más conveniente hacer sólo dos salidas en el día, bien contundentes y lo más sorpresivas posibles, que cuatro o seis misiones. Esa fue la primer lección aprendida.

Las lecciones de la guerra

Específicamente sobre los aviones de combate, la guerra de Malvinas aportó varias conclusiones. Al comparar los Mirage con las A4 el tema de las limitaciones de combustible fue decisivo, la ventaja estaba claramente del lado del veterano y simple pero eficiente Skyhawk. ''La primera conclusión, dice Juliá, es no comprar más aviones sin reabastecimiento en vuelo. Segundo, toda la línea Mirage (M-III y M-V) tiene una tobera de escape muy grande, que es prácticamente un llamador para los misiles de guiado infrarrojo, en cambio, la del A4 es más reducida y por eso resulta menos vulnerable.

''No obstante, reflexiona el brigadier, siempre digo que nuestro país es el que menos experiencia ha sacado de la guerra, los demás han aprovehcado mucho más que nosotros que participamos, porque si no, ya hubiéramos hecho muchas cosas, empezando por la reestructuración de las Fuerzas Armadas, pero una reestructuración de acuerdo con esa experiencia, que nos dio las enseñanzas que necesitábamos para hacer las fuerzas como corresponde. Pero ése es un tema más político. Lo parcial de la Fuerza Aérea creo que lo hemos aprendido y hemos atacado los puntos que tuvimos flojos.''

''De todas maneras, la experiencia positiva para la Fuerza Aérea fue comprobar el grado de adiestramiento de nuestro personal y que es correcto el sistema de entrenamiento que empleamos. La negativa fue que el material no era el adecuado para una guerra de este tipo y que hay que tomar previsiones. La próxima Fuerza Aérea, la Fuerza Aérea del futuro, debe estar capacitada para cualquier tipo de guerra. También vimos la importancia de la inteligencia operativa, punto en el que nosotros estábamos 'en pañales'; la necesidad de contar con elementos de guerra electrónica es fundamental, porque si no se sabe dónde está el objetivo no sirve de nada tener la mejor fuerza aérea del mundo; de la importancia de la artillería antiaérea; de los radares. Muchas cosas que eran tenidas como secundarias dentro de la Fuerza Aérea cobraron un nivel de importancia de primera magnitud, fundamentalmente la inteligencia operativa. Pero lo más positivo fue comprobar la correcta formación del hombre de la Fuerza Aérea, su formación espiritual, y la aptitud de los programas de instrucción.''

''En lo personal, estoy convencido de que aprendí más en esos dos meses de guerra que en los tres años que cursé la Escuela Superior de Guerra Aérea. De la teoría a la práctica hay un trecho enorme, sobre todo en los cuestiones de la guerra''.

El hundimiento del "Atlantic Conveyor"

En algún punto del Atlántico Sur, que el radar aeronáutico de Puerto Argentino iba registrando hora por hora, se advertía un inusitado movimiento de aeronaves. El rastreo abría una apetecible hipótesis: ¿se trataría de la posición de algún portaaviones de la Task Force? A partir de ese interrogante se planeó una de las misiones más fructíferas de la guerra para los argentinos. Acabaría con el hundimiento del portacontenedores "Atlantic Conveyor", un enorme buque de 14.946 toneladas.

El Super Etendard 0753, identificado con la matrícula de la Aviación Naval Argentina 3-A-203 y piloteado por el capitán de corbeta Roberto Curilovic fue uno de los dos aviones que lanzaron su Exocet sobre el "Atlantic Conveyor" y lo hundieron.

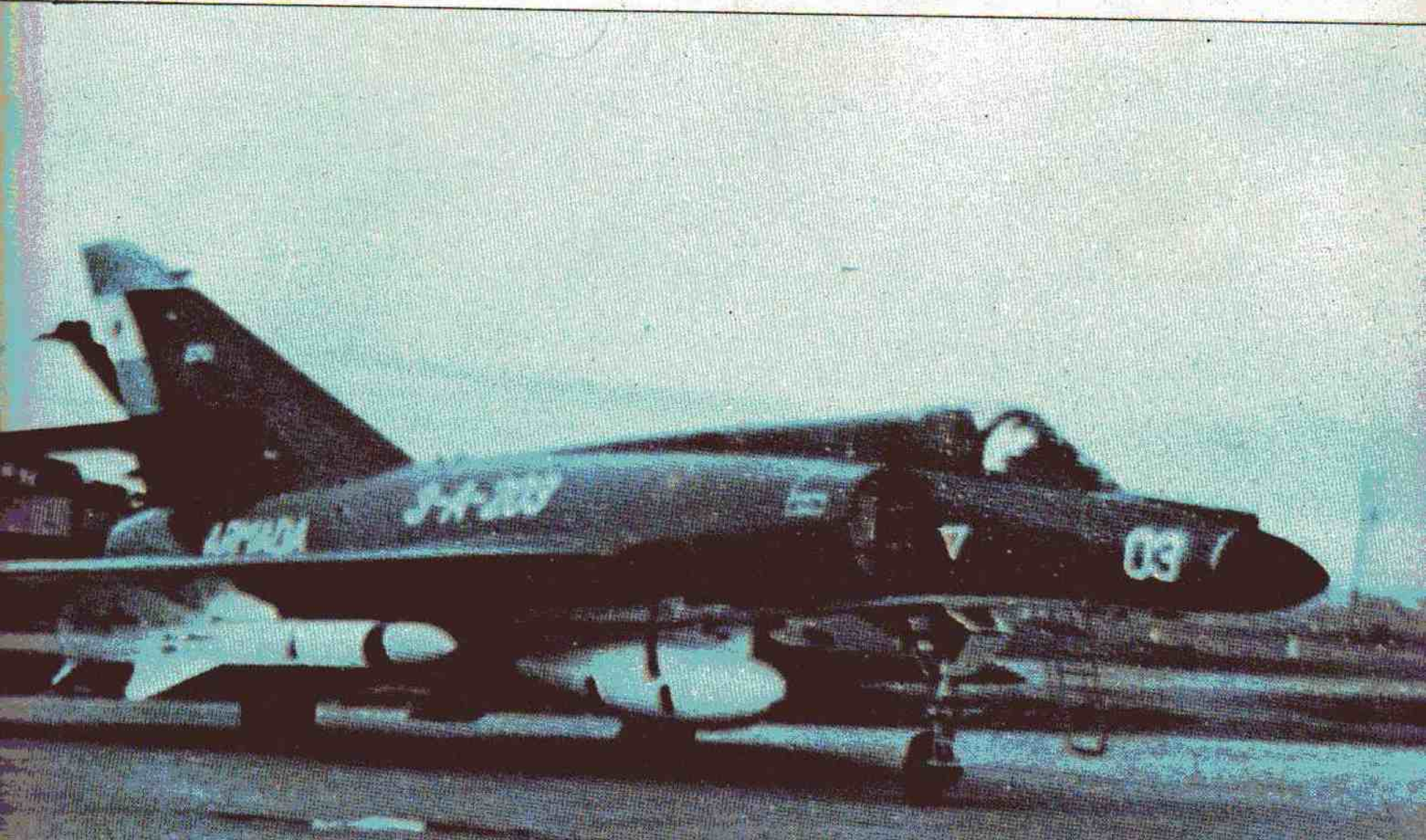
Luego del hundimiento del destructor "Sheffield" por la aviación naval argentina en la mañana del 4 de mayo de 1982, el avión explorador "Neptuno", que tuvo un papel decisivo en el éxito del ataque, se negó prácticamente a funcionar agotado por el esfuerzo, haciendo eclosión, no obstante su nobleza, sus muchos años de vetustez y obsolescencia.

La aviación naval argentina se quedó pues sin aviones para explorar la zona este de las Malvinas, adonde se había replegado el núcleo de la flota británica, y en especial, sus portaaviones.

Entonces empieza a desplegar una labor silenciosa y tesonera el radar naval establecido en Puerto Argentino, tomando nota, pacientemente, de cada uno de los puntos del mar donde aparecen y desaparecen los aviones y helicópteros enemigos que tienen como base a los portaaviones.

Esos datos eran trasmitidos de inmediato al Comando de Aviación Naval con sede en Río Grande, Tierra del Fuego, indicando, en una lenta tarea de orfebre, no sólo la zona donde operaba el enemigo, sino también sus movimientos usuales y sus variaciones a lo largo del día.

Pronto se notó que esos movimientos eran más o menos uniformes, ratificando la previsibilidad del carácter británico. En suma, podían ser anticipados. Precisamente es lo que hizo el Comando de la Aviación Naval Argentina al ordenarle a los Super Etendard que



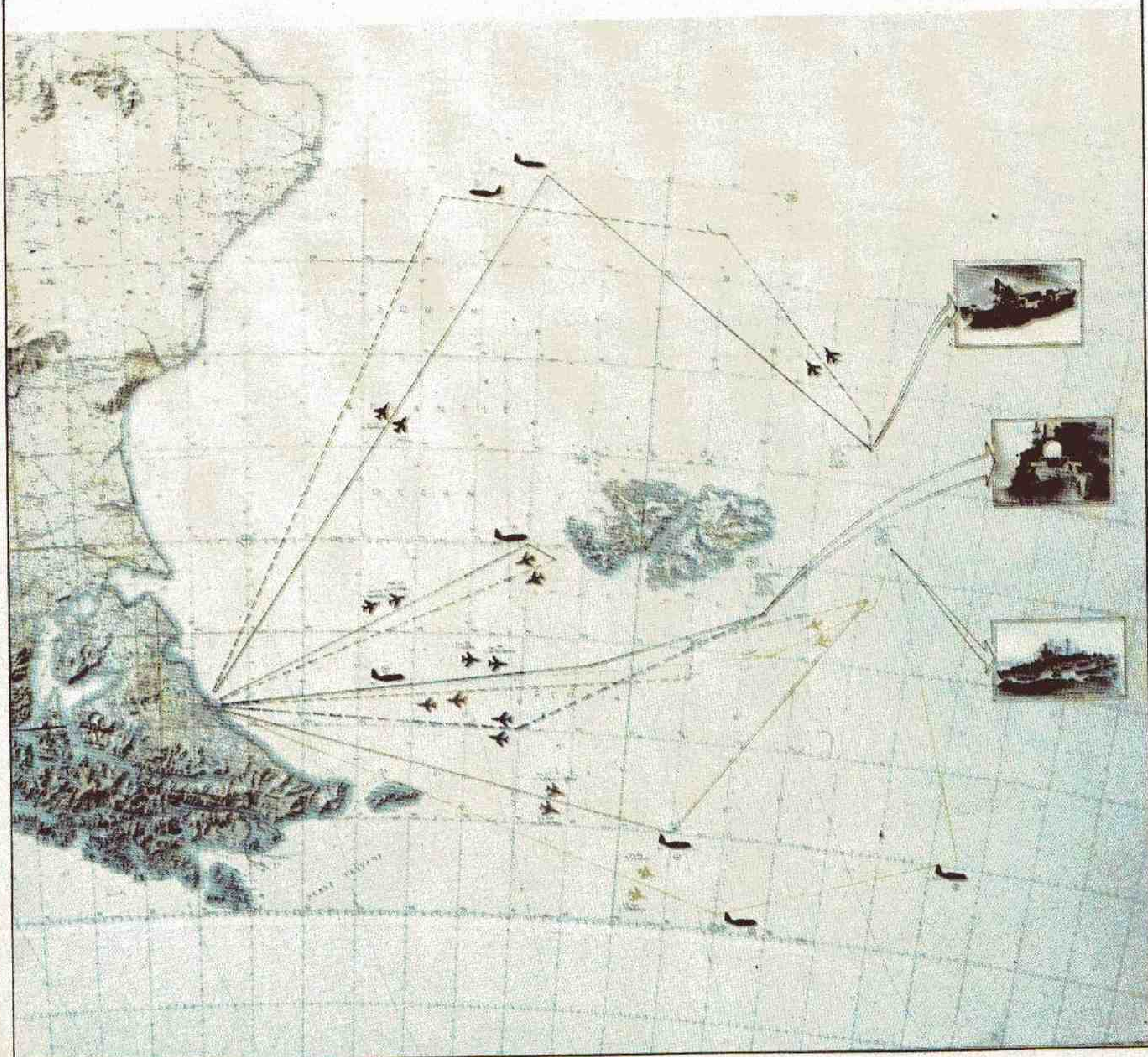
atacaran un punto en el mapa en medio del océano, apostando a que en ese lugar y a tal hora iba a estar un portaaviones británico.

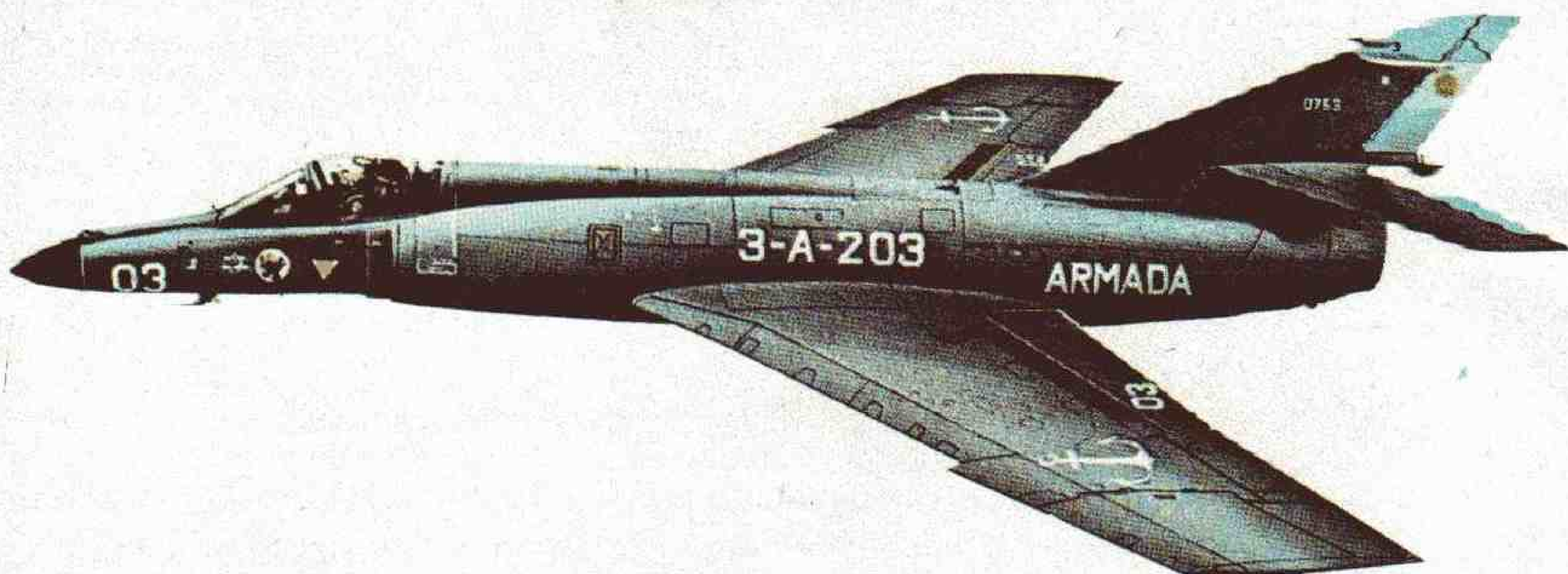
El primer intento fue el 23 de mayo, y fracasó: una vez en vuelo los Super Etendard, cuando era imposible comunicarse con ellos por el silencio de radio, el portaaviones británico tomó un rumbo imprevisto que lo alejó de la zona. ¿Resultado? Cuando los Super Etendard llegaron al punto de ataque no hallaron su blanco; y debieron regresar frustrados a la base continental. El 25 de mayo, fecha patria para los argentinos, la aviación naval realizó un nuevo intento. El radar de Puerto Argentino no informó ese día que los portaaviones enemigos estaban al Noroeste de la islas, a unas 110 millas de distancia.

El comando argentino ordenó preparar dos Super Etendard armados con misiles Exocet AM-39, que despegaron de la base de Río Grande a las 14.33,

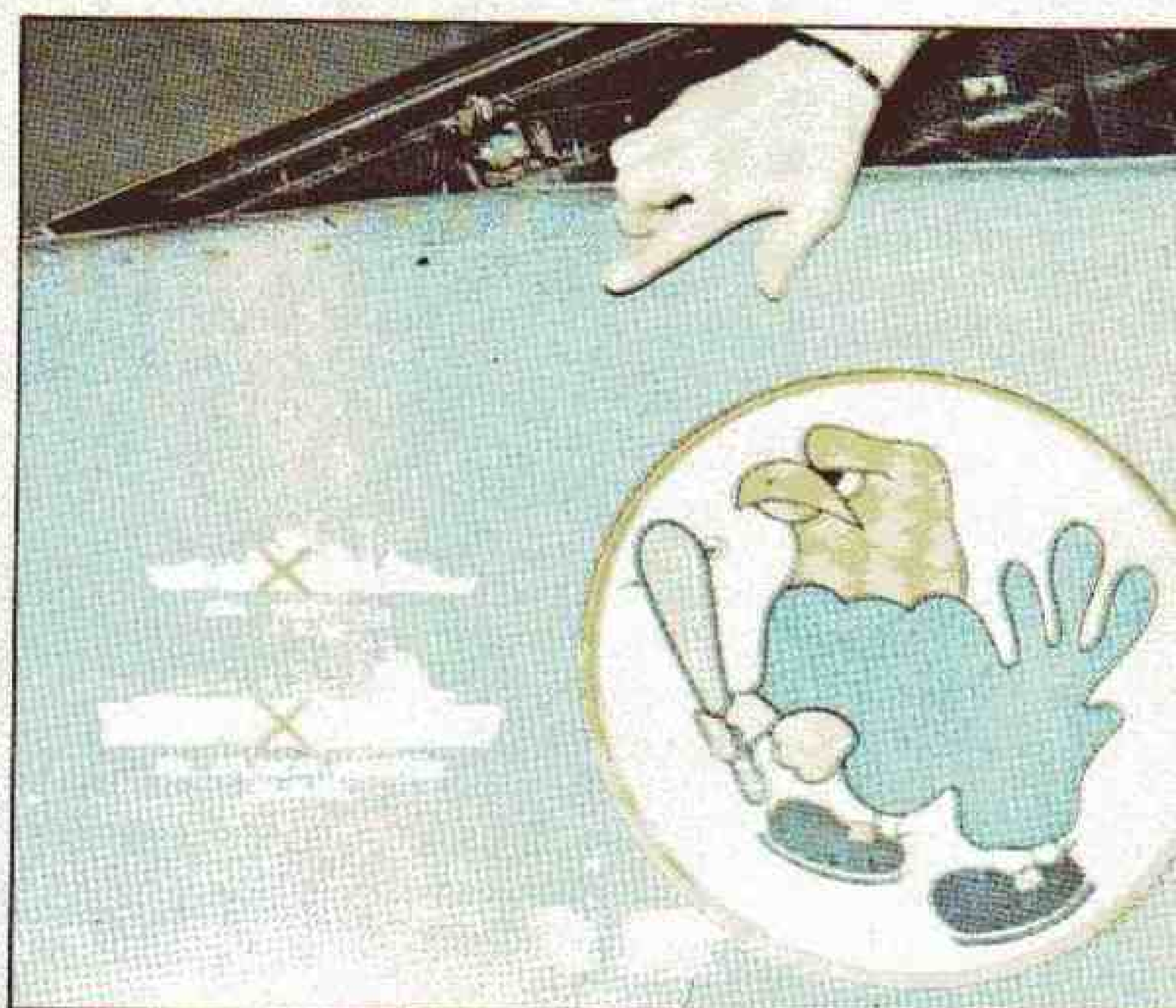
Las misiones de los Super Etendard

Marcadas con líneas de distintos colores se ven las trayectorias seguidas por los SUE en sus ataques sobre el HMS "Sheffield", el "Atlantic Conveyor" y el HMS "Invincible". También se indican sus reabastecimientos en vuelo con la participación de los Hércules KC-130 de la Fuerza Aérea.









Otra vista del 03 –arriba– y en la foto de más abajo, el momento en que al regreso de la exitosa misión, el capitán Curilovic desciende de la aeronave.
A la derecha, junto al emblema de la 2a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, la pintada conmemora los triunfos sobre el "Sheffield" y el "Atlantic Conveyor".

encaminándose hacia el punto de encuentro para el reaprovisionamiento en vuelo con el avión tanque KC-130 de la Fuerza Aérea.

Ataque silencioso

¿Cúal es el secreto del éxito de un ataque en la guerra naval moderna? Lo esencial es la sorpresa. Los Super Etendard iban por eso al ataque absolutamente solos, sin escolta, y con una completa eliminación de sus comunicaciones para evitar ser detectado.

Variaba además la dirección de los ataques, buscando siempre el ángulo menos probable o menos esperado por el enemigo. El "Sheffield" había sido hundido atacando desde el oeste y el frustrado asalto del 23 de mayo se intentó desde el Sur. Esta vez, 25 de mayo, el ataque vendría desde el Norte - noroeste, debido, entre otros motivos, a que el radar de Puerto Argentino informaba de un continuo movimiento de patrullas aéreas de combate (PAC) entre el Estrecho de San Carlos y, presumiblemente, portaaviones británicos.

Los Super Etendard, luego de reaprovisionarse en vuelo a 160 millas al este de Puerto Deseado, iniciaron, silenciosos y solitarios, la etapa final de su trayectoria de ataque. Estaban a 270 millas del blanco y pasarían a 100 millas al norte de las Malvinas, lejos de los numerosos barcos británicos que se encontraban en los alrededores del extremo oriental de las islas.

A 150 millas de su objetivo los dos Super Etendard descendieron a 10 metros sobre la superficie del mar, comenzando los preparativos para el lanzamiento de sus misiles Exocet. Por primera vez en su largo viaje prendieron sus radares y allí de pronto, exactamente en la posición calculada, aparecieron en las pantallas los buques enemigos: eran dos ecos grandes y uno chico.

Los radares de los Super Etendard tomaron los ecos y no los abandonaron; a partir de ese momento el sistema trasmitió todos los datos a la computadora de navegación del misil Exocet, actualizando permanentemente los movimientos y la velocidad del blanco elegido.

Los aviones argentinos volaban uno al lado del otro, a no más de 200 metros, mientras los pilotos ni se miraban, absolutamente concentrados en la ejecución final de su misión.



A 25 millas del blanco el líder dio la señal, y ambos aviones lanzaron sus misiles hacia los dos ecos grandes, que estaban muy juntos, en un mar calmo casi indiferente.

Los misiles hirieron de muerte a las 16.35 del 25 de mayo de 1982 al "Atlantic Conveyor", un buque portacontenedor de 15.000 toneladas, cuya enorme estructura había atraído a los cohetes, salvando a los portaaviones.

El hundimiento del "Atlantic Conveyor" significó la mayor pérdida de material bélico de los ingleses en toda la guerra. Este buque portaba pertrechos de vital importancia para reaprovisionar a las tropas británicas que habían desembarcado en San Carlos: con él se

Testimonio

Dos AM 39 dieron en el blanco

El capitán de corbeta Roberto Curilovic, uno de los aviadores navales argentinos que había hecho el curso de Super Etendard en Francia, se levantó muy temprano aquella mañana del 25 de mayo de 1982. Hacía frío y amanecería tarde, algo normal en esa época del año en la fueguina latitud de Río Grande, en cuya Base Aeronaval se hallaban estacionados los aviones de su escuadrón. Junto con el teniente de navío Barraza, que le formaría como numeral, tendrían a su cargo la misión del día en sendo SUE equipados con el preciado misil Exocet, cuya eficacia ya se había probado sobre el Sheffield tres semanas atrás. Para Curilovic, quince años de formación como piloto naval y más de 2.000 horas de vuelo iban a culminar en esa Fecha Patria con una prueba decisiva. Al terminar la guerra, se sabría que los dos AM 39 lanzados por él y su numeral Barraza respectivamente, habían alcanzado el blanco más importante en tonelaje y carga de toda la campaña: el buque portacontenedores "Atlantic Conveyor" con el que se hundieron desde helicópteros pesados hasta vitales abastecimientos británicos. Lo que sigue es, simple y descarnado, su propio informe de la misión:

"A 09.00 horas con toda la Escuadrilla en la Sala de Operaciones de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE, recibimos una comunicación de nuestro Comandante, detallándonos la ubicación de una Fuerza de Tarea británica a 110MN al NE de Puerto Argentino, con la probable presencia de Portaaviones."



C.C. Roberto Curilovic

–Aquí conviene destacar que esta posición fue determinada desde la Central de Operaciones de Combate de Malvinas, donde con estudio permanente de los raids aéreos que los ingleses desplegaban sobre las islas, (dirección en que aparecían y desaparecían y distancias en el radar), pudo determinarse con cierta precisión la ubicación de las plataformas de operación de los aviones Harriers.–

"Planificamos nuestra navegación, tratando de seleccionar un rumbo de aproximación final que realmente los ingleses no podrían prever. El último de los ataques había sido desde el Sud, éste entonces sería por el Norte, aunque el camino a recorrer se nos presentaba largo. Necesitaríamos un reabastecimiento en vuelo a la ida, y al regreso dispusimos que fueran a Puerto Deseado pues por autonomía no podríamos alcanzar nuevamente Río Grande."

"Luego de mi intento de ir al avión a las 11.00 Hs. anulamos dicho despegue por no disponibilidad de avión tanque para ese horario. (Recordemos aquí, que contábamos en sólo 2 KC-130 de la Fuerza Aérea Argentina para todos los aviones de ataque argentinos)."

"Nuevamente regresamos a prevuelo, y repasamos nuestros procedimientos y navegación. Se nos informó de gran actividad de PAC's inglesas entre esa posición y la entrada N del estrecho de San Carlos."

"Debimos considerar también para el trazado de nuestra deriva, la ubicación del Destructor HMS Coventry, que actuaba como piquete en la boca del estrecho. Finalmente despegamos a las 14.30 Hs. dirigiéndonos al punto S 48° 00' - W 62° 00', lugar donde nos esperaría el avión tanque."

"Sin inconvenientes a 15.30 Hs. efectuamos el reabastecimiento, y a una distancia inercial de la Fuerza de Tareas de 330MN comenzamos nuestro perfil de ataque. Nuestros equipos detectores de emisión Radar, no indicaban nada anormal por lo que estimábamos no haber sido detectados."

"A 16.28 Hs. efectué a la distancia prevista la primera emisión radar y pude confirmar ante mis ojos la presencia de los ansiados ecos. Continuamos la penetración a 500 nudos y 100' de altura, y preparamos nuestro lanzamiento. Una nueva emisión radar, seleccionamos el blanco más grande, confirmamos con mi numeral (primera comunicación radioeléctrica desde que habíamos partido) el blanco a enganchar, y el sistema comenzó a funcionar a la perfección."

"Con Radar enganchado, y en las condiciones óptimas de lanzamiento a 16.32 horas en la posición S 50° 38' - W 56° 08', disparamos nuestros misiles. Tampoco aquí tuvimos señales en nuestros detectores Radar, por lo que estamos convencidos de la sorpresa del ataque. Regresamos a baja altura unas 70MN y luego ascendimos para el perfil correspondiente."

"A pesar de lo avanzado de la hora, y como no habían surgido inconvenientes hasta el momento, y en conocimiento de que el avión tanque, fiel a nuestros requerimientos, se mantenía en zona por cualquier necesidad, le solicité una nueva posición para reabastecimiento. A 17.25 Hs en posición S 48° 20' - W 63° 00', enganchamos nuevamente las mangueras, y una vez reabastecidos pusimos rumbo a Río Grande."

"A esas latitudes la noche vino pronto encima de nosotros, y con condiciones meteorológicas no muy desfavorables, aterrizamos finalmente en casa a 18.37 horas. En resumen 4 horas 07 minutos de vuelo, un día completo de tensión, y una alegría infinita ante la recepción brindada por nuestros compañeros, camaradas y personal, que aguardaban nuestro regreso."



hundieron tres helicópteros gigantes Chinook con capacidad para transportar 80 hombres completamente equipados (un cuarto se salvó por estar en vuelo en el momento del ataque); también los ingleses perdieron al menos ocho helicópteros Wessex, y un número de carpas suficientes para acomodar a 4.000 hombres, así como pistas de aterrizaje portátiles que hubieran servido a los Harrier para operar mejor desde tierra, y una planta completa de desalinización de agua extremadamente necesaria para el personal de combate.

Un duro golpe

La pérdida del "Atlantic Conveyor" tuvo consecuencias inmediatas y desastrosas para el plan de guerra británico. El comando inglés contaba con los helicópteros hundidos con él para ponerse en marcha de inmediato desde San Carlos a Puerto Argentino, en lo que creían el golpe final. Al perder sus medios de transporte aéreo debieron modificar sus previsiones estratégicas, buscando nuevas alternativas que les exigieron un mayor e inesperado esfuerzo.

Una de esas alternativas los hizo desembarcar días más tarde en Bahía Agradable, donde sufrieron un sangriento revés por los ataques de la Fuerza Aérea Argentina.

¿Cúanto duró el ataque al "Atlantic Conveyor"? Los Super Etendard que lo hundieron estuvieron en el aire exactamente tres horas y cincuenta minutos, fueron reaprovisionados dos veces, a la ida y a la vuelta, en el mismo lugar, por un Hércules KC-130. El silencio de radio fue total: Una operación simple, perfectamente ejecutada.

En el fondo del mar yacía para siempre el "Atlantic Conveyor", con su enorme cubierta plana en el que transportaba a los Harrier de refuerzo para la RAF, sirviendo de tercer portaaviones eventual en respaldo del "Invencible" y el "Hermes."

Luego del ataque de la aviación naval argentina, los portaaviones británicos no incursionaron más ni al norte ni al sur de las Malvinas, manteniéndose siempre en el este hasta el final de la guerra, a más de 100 millas de distancia, protegidos por una cortina de buques antiaéreos todavía más reforzada.

La llegada a Río Grande de Curilovic y su compañero de misión, el teniente de navío Julio Barraza –quien piloteó el SUE 0754/3-A-304– fue muy festejada, pues en ese momento ya se conocía la noticia del hundimiento destrucción del "Atlantic Conveyor".

En la foto de la página 596: enseguida se pintó la nueva victoria en la nariz de los Super Etendard.

Los buques de apoyo

Acaso fue la menos publicitada de las acciones y sin embargo resultaría una de las más necesarias en la guerra. La tarea de llevar abastecimientos a los distintos puntos de las islas reconquistadas por los argentinos, recayó en una heterogénea flota de buques de transporte, entre los que hubo algunos muy pequeños requisados en el mismo archipiélago.

Navegando entre las islas, los buques de apoyo cumplieron la misión de logística que se les había encomendado. El enemigo los tuvo como blancos preferenciales causándoles fuertes pérdidas.

Buques argentinos del Servicio de Transportes Navales cumplieron en Malvinas la difícil tarea de ser redistribuidores "minoristas" de personal militar, combustible, municiones, víveres, medicamentos y otros aprovisionamientos. Ellos fueron el "Bahía Buen Suceso" y el Isla de los Estados. La misma misión también fue realizada por las naves requisadas "Monsunen" (de la FIC) y "Forrest" (de la gobernación).

El capitán Héctor Zukowski fue comandante militar del Buen Suceso, un buque de transporte que había vuelto de las Georgias y se encontraba en reparaciones cuando, el 8 de abril, recibió la orden de partir hacia Puerto Argentino. La mayoría de la tripulación era mercante, al igual que en los otros barcos mencionados. Pero al "Buen Suceso" le cabe una mención no sólo por el trabajo cumplido y el ingenio de sus hombres hasta para conseguir agua, por ejemplo, sino también porque lo hizo en muy precarias condiciones. Se pensaba retirarlo de servicio durante ese mismo año 1982. Pero fue a la guerra. Sufrió incendios y ataques hasta que "ya no se justificó vivir a bordo", cuenta su capitán. A pocos días de estar en Bahía Fox (principios de mayo) un temporal violentísimo hizo pivotar el viejo barco sobre el improvisado muelle y arrancó las amarras de proa. El "Buen Suceso" se varó de popa sobre la playa y ahí quedó. Zukowski recuerda que lo atacaron por última vez 15 minutos después de haber desembarcado a todos sus hombres. No tuvo víctimas fatales.



C.C. Héctor Zukowski, quien se desempeñó como comandante militar del transporte "Bahía Buen Suceso" en la guerra.

Rumbo al Sur

El "Isla de los Estados", al mando del capitán Alois Esteban Payarola, zarpó de Puerto Deseado rumbo al

Sur el 28 de marzo. Vivió una experiencia distinta, porque fue hundido por los ingleses y de todos sus tripulantes sólo dos salvaron sus vidas.

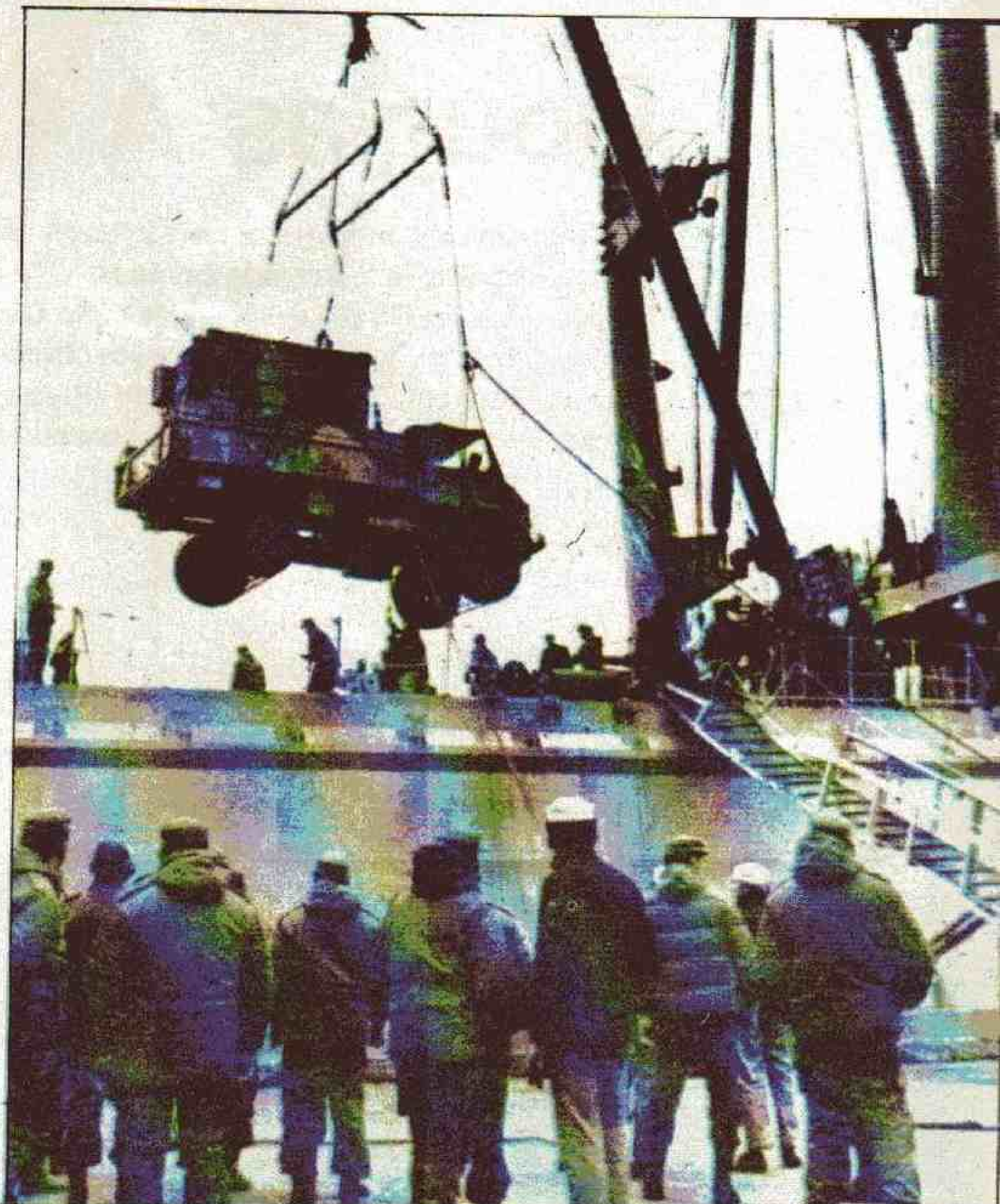
Antes de la guerra, este barco llevaba maderas a las islas, y traía ovejas. El capitán civil, Tulio Panigadi, conocía muy bien el terreno en el Apostadero Naval Malvinas. De modo que su misión logística, por su capacidad de transporte y su calado adecuado, se cumplió perfectamente.

El "Isla de los Estados", entre tantas otras cosas, trasladó personal para tomar Pradera del Ganso, Darwin y Bahía Zorro; regó minas improvisando un sistema "casero" pero efectivo –ya que no era un buque minador– y desafiando a los submarinos nucleares; soportó rolidos del orden de los 25 y 30 grados; sus 20 tripulantes hicieron de todo "a puro corazón", como reconoce hoy su comandante: desde realizar las tareas de navegación interisleña hasta el trabajo de estibadores.

El 10 de mayo por la noche fueron iluminados por una granada estrella e inmediatamente atacados por la fragata británica "Alacrity". Recibido el impacto de cañón, el Isla de los Estados, literalmente, voló. Todos perecieron, menos el marinero López y el capitán Payarola, a quien sus camaradas llaman "el hombre de las siete vidas".

El "Monsunen", a cargo del teniente Jorge Gopcevich Canevari, cumplió 19 misiones de alerta temprana y transportes diversos, muchos de ellos vitales hasta para los habitantes nativos de las islas, pues se trataba de alimentos. Los kelpers supieron reconocer esta acción, "pero nunca dejaron de ser enemigos", sostiene el comandante.

Todos estos pequeños buques, ninguno de ellos de guerra, tenían algo en común, además de los inconvenientes, la misión y la causa: cifraban sus mensajes en lunfardo.



Testimonio

El hombre de las siete vidas

Alois Esteban Payarola fue el comandante del Isla de los Estados y uno de los dos sobrevivientes del fulminante ataque británico. Trabajó en estrecho contacto con gente de Ejército, cuyo personal, vehículos y pertrechos en parte importante fueron transportados en su buque. Es particularmente interesante ofrecer el testimonio de su propio relato para comprender, de algún modo, lo que es el destino: "Era poco más de las diez de la noche cuando el cielo se iluminó por completo. El enemigo nos había visto, pese a que estábamos dispersos en el estrecho de San Carlos. Yo estaba en el puente y de inmediato sentí los primeros impactos. Teníamos a bordo cinco mil litros de JP 1 (combustible para aviones), munición de Ejército, víveres, etc. Casi no hubo tiempo para reaccionar: sabíamos que todo volaría en mil pedazos. Informé del ataque y al minuto el buque voló, en una explosión gigante de fuego y destrozos y vidas. Desaparecieron todos los que estaban a mi lado. Cuatro personas quedamos en una balsa. Dos de ellos murieron por agotamiento físico y por frío: el capitán mercante Panigadi y el oficial José Bottaro. Es posible que hayan tenido algún tipo de heridas internas. Yo había logrado rescatar del agua a Bottaro, y llegamos con él a la isla. Pero no resistió. Quedamos sólo el marinero López y yo, en Sidney, una isla en medio del San Carlos. Durante seis días comimos lo que pudimos y nos refugiamos en una cabaña abandonada. La lluvia nos dio agua. Tomamos mucha agua. Sabíamos que había gente, tanto en Soledad como en Gran Malvina, pero no teníamos ninguna manera de llegar, ni de comunicarnos. La supervivencia fue bastante penosa, como es de imaginar. Pero al sexto día apareció el "Forrest", que nos rescató. Era la séptima vez que yo salvaba mi vida en forma casi milagrosa. Por eso algunos me llaman "el hombre de las siete vidas". Yo todavía no lo puedo creer. Pero estoy vivo". Eso es el destino.



C.C. Alois Esteban Payarola, del "Isla de los Estados".

Douglas A 4B

La ilustración muestra a un Skyhawk del Grupo 5 de Caza cuyo asentamiento en tiempo de paz es la V Brigada Aérea en Villa Reynolds, San Luis. Durante la campaña de las Malvinas, el G5 fue desplegado a Río Gallegos (Santa Cruz) desde donde efectuó sus incursiones contra la Task Force y los objetivos terrestres en las islas. A diferencia del A 4C (ver Fascículo 28) los colores de su camouflaje son más oscuros, predominando el verde. También había algunas diferencias en equipamiento e instrumental entre ambos tipos de aparatos.





Cartas "a un soldado"

Cuando mas importante que las balas del enemigo, que pueden matar, o las municiones propias que hacen falta para luchar, son esos pedacitos de papel donde alienta la vida, la esperanza en el hombre y en el valor de sus sentimientos no se ha perdido. De eso trata la historia que sigue, también parte importante de esta guerra.



Memorias de los primeros días de funcionamiento de la Oficina Radiopostal de ENCOTEL en Puerto Argentino son estas fotos. En la página 602: Caballero coloca el cartel nuevo junto al viejo signo de los kelpers.

Arriba: los destinatarios del aluvión de cartas que llegarían eran los soldados argentinos en sus posiciones.

Foto a la derecha: Caballero rubrica el libro de actas donde se registró la asunción del gobernador Menéndez. A su lado, el mayor Burlando, auditor del Ejército.

Este trabajo para la crónica de la Guerra de las Malvinas es una especie de ''alto el fuego'', porque la historia la escribieron los civiles de ENCOTEL, la empresa de correos y telecomunicaciones. Una historia sin cañones y ametralladora, reemplazadas por cables, teléfonos, las señales telegráficas, las ondas de radio y televisión, las biromes y el inofensivo matasellos, a pesar de su nombre. Bombardeos de telegramas, de comunicaciones telefónicas, de miles y miles de cartas y encomiendas. De salidas de la trinchera para ir a reparar postes y líneas afectadas por la guerra, de ir a buscar las sacas de correspondencia al aeropuerto a la llegada de los Hércules, de noche, de madrugada, con nevisca, muchas veces bajo el fuego de la artillería naval inglesa. Los estafeteros llevando las cartas hasta el propio frente, testigos de lágrimas del soldado al leer las noticias de sus seres queridos, o de desconocidos que desde ese momento se incorporaron a sus vidas, a sus afectos, a través de esas ráfagas de cariño y afecto que representaron las ''cartas a un soldado''.

–''Aquellas cartas a un soldado tuvieron tanta importancia que sólo se las puede valorar en su justa dimensión habiendo participado en la misión de entregarlas, observando la reacción de quienes las recibían...''

Lo dice hoy Everto Hugo Caballero, un cordobés de 55 años, casado, con dos hijas. Experto en electrónica y comunicaciones, con 41 años de servicio en ENCOTEL que le permitió llegar a director general. El fue el jefe de la oficina en Puerto Argentino cuyo comando



En la foto de la página 605; Caballero con los kelpers que atendían el Correo y lo siguieron haciendo también desde el 2 de abril, bajo conducción argentina.

Mientras afuera se combatía con las armas, dentro de la oficina postal las ''municiones'' en forma de correspondencia se clasificaban para su envío hacia o desde el frente.



Esta foto fue tomada por el propio Caballero. Así vio él los ataques del 1° de mayo.

funcionó en el mismo lugar de la ''Post Office'' que tenían los ingleses.

20.000 cartas, 30.000 telegramas

–''La decisión de que ENCOTEL funcionara en las Malvinas se produjo el mismo día del desembarco el 2 de abril. El 4 ya estábamos allí junto a José Chávez y todos los equipos que pudimos recoger en un día y medio de trabajo. Luego se incorporaron Virgilio Vitaliano y Víctor Ramfki. Con esta gente operamos en Malvinas. Contamos con la colaboración inestimable del técnico de la Secretaría de Comunicaciones Ernesto Dalmacio y el apoyo sin límites del coronel Machinandiarena que ocupó la Secretaría de Comunicaciones en el gobierno militar de la Isla, encabezado por el general Menéndez.''

Caballero se pone a relatar sus experiencias. Es para llenar algunos libros, pero habrá que conformarse con el espacio natural de este trabajo.

Revela el técnico argentino que siguieron trabajando en la oficina los 8 empleados kelpers que estaban allí al llegar nuestras tropas. ''Colaboraron con gran profesionalidad. Ellos atendían con preferencia el tráfico de y para los habitantes isleños que también se multiplicó ante la lógica ansiedad de recibir y enviar noticias de sus familiares.''

La oficina de ENTEL comenzó a funcionar el 6 de abril, un día antes que asumiera el gobierno de Menéndez. El trabajo se tornó infernal. El tráfico era el que hubiera correspondido a una ciudad de 300.000 ó 400.000 habitantes. En Malvinas había sólo 16.000.

Testimonio

Memorias de la Oficina Radiopostal

En este testimonio de Everto Caballero surgen aspectos poco conocidos del comportamiento de los kelpers durante la guerra.

"La oficina de ENCOTEL era una especie de zona neutral para los isleños. Así como un nexo para comunicarse con el gobierno militar argentino. Y no dejaban de tener razón. Nosotros nos ateníamos a las normas internacionales que obliga a atender a todos por igual. Una vez se efectuó en el local una reunión de los habitantes de la isla y un grupo de oficiales argentinos, hijos de ingleses. En esa reunión se les explicó las causas históricas que justificaban la invasión y los detalles del fracaso de todas las negociaciones pacíficas que se intentaron durante más de un siglo.

"Yo no abuso del término kelper porque aprendí que a ellos le suena como una ofensa, algo peyorativo. Entre ellos se dicen de kelper pero no les agrada que los extranjeros –y en esto incluso a los propios británicos que llegaron con la guerra– los llamen así.

Comparando diría que es como decir negro. Entre nosotros es común aplicar el término, pero nos ofendería que un extranjero que llega a Ezeiza nos dijera negro."

"ENCOTEL distribuyó a precios simbólicos más de 100 televisores color entre los isleños y hacía las transmisiones de dos o tres horas con material que nos enviaba ATC. Los isleños nos llamaban por teléfono para pedir algunos programas, sobre todo dibujos animados para los chicos. Hasta un navegante solitario polaco que estaba con su pequeña embarcación anclada en puerto argentino se ligó una TV. Yo mismo –como hacíamos con el resto– fui a instalarle el aparato. Allí me contó una anécdota graciosa. El polaco aburrido de tantas guerras en el mundo, buscó un lugar donde no se hubiera disparado un tiro en 150 años. Lo encontró en las Malvinas. Llegó un día antes del desembarco argentino. Aplicó un término en polaco que traducido quiere decir mufa."

"Los isleños son poco comunicativos, incluso entre ellos. Salen poco de sus casas donde hasta se hacen el pan. Cada hogar isleño es algo así como una unidad sellada.



Director Everto Caballero

"Ocho isleños trabajaron con nosotros y lo hicieron codo a codo. Todos eran empleados de la oficina postal inglesa a la que nosotros fuimos a reemplazar. Tres de ellos estuvieron hasta el final. Los otros cinco se fueron a refugiar a casa de familiares en el interior cuando se produjo el desembarco británico.

"La oficina de ENTEL fue cerrada el 13 de junio a las ocho de la noche, horas antes de la rendición producida el 14. Estábamos allí Vitaliano, Dalmacio y yo, pues Chávez y Ramfki habían retornado al continente. Esa misma noche, William Eterige, el inglés que yo había reemplazado como jefe de la oficina, me dijo. "Caballero, los dos somos hombres de las comunicaciones y lo aprecio. Por lo que escuché, el asalto final se hará sin miramientos. Si hay resistencia no quedará nada en pie, incluso nuestras cosas. Por favor, busque un refugio seguro..."

"A la mañana del 14 veíamos desde la ventana a la infantería inglesa desplegada a 500 metros y apoyada por la artillería pesada. Tenían dominados todos los puntos estratégicos de Puerto Argentino. La tropa argentina estaba arrinconada en la pequeña ciudad, una aldea. Creo que la rendición fue una medida sensata, diría, la única que correspondía. La otra, hubiera representado la masacre."



En la entrada del refugio al que debía acudir la gente del Correo en caso de ataque aéreo o cañoneo naval. Como era de esperarse, ayudaron a construirlo sacas vacías de correspondencia, rellenas con turba.

Foto de la página 607: Infantes de Marina aguardando la distribución de cartas. Nunca se podrá medir cuanto ayudaron a sostener la moral del combatiente esas "cartas a un soldado" que generosamente escribió el pueblo argentino.

Se recibían un promedio de 20.000 cartas mensuales, otros 30.000 telegramas y se establecían unas 400 comunicaciones telefónicas por día.

Amor: la única moneda

Había que atender el télex conectado con las oficinas del gobierno. centenares de encomiendas. Y además el sistema de giro postal que funcionó normalmente como en cualquier filial de una provincia en paz.

Los oficiales y soldados no pagaban el sellado de las cartas, los telegramas y los llamados telefónicos. Se había abierto una cuenta corriente. La factura le era pasada al gobierno de la isla, quien la abonaba puntualmente. Con ese fondo se podían pagar los giros postales y si hacía falta se apelaba al sistema bancario.

–"Debo decir que en la parte administrativa del gobierno de la Isla funcionó muy bien, al punto que hasta trabajaban los tribunales para resolver reclamos o querellas en el campo de la legislación civil."

Había tareas riesgosas. Una de ellas ir a buscar la correspondencia al Aeropuerto. "Era una escena impresionante. Las hélices de los Hércules no se detenían para decolar de inmediato. La gente que recogía las sacas de correspondencia en la pista era volteada por el viento de las hélices. Y a veces con los proyectiles de la artillería naval inglesa cayendo en toda la zona", recuerda Caballero.

"Yo mismo viví una muy brava cuando estaba reparando unos cables en la torre de transmisión. Quedé bloqueado por el fuego de la artillería enemiga."

"Me zambullí en un pozo, especie de trinchera. Me quedé ahí pensando cómo ya me había habituado a la guerra. No tenía miedo. Me quedé dormido toda la noche. Al otro día regresé a la oficina. Los que no habían podido dormir pensando en mí eran los compañeros que quedaron en el local."

–"La guerra hace cambiar muchas cosas. Como el ejemplo de mis compañeros, uno pasa a ocuparse más de los otros que de uno mismo. El dólar no tiene valor. Lo que vale es la solidaridad, la amistad, el desprendimiento. Después de una experiencia así no se pueden tener actitudes perversas premeditadas. Se agiganta el sentido de la ética. Se manejan conceptos diferentes. Una tarde eché casi a empujones a un joven cabo de la Prefectura que nos tenía locos reclamando las cartas que esperaba. Por la noche me enteré que la embarcación donde él estaba enrolado había sido hundida. No pude dormir. Sentía una sensación de culpa que no podía controlar. Yo era el canalla que no había entendido la ansiedad de un pibe que iba hacia la muerte. Dos o tres días después apareció en el correo. Lo hizo tímidamente recordando lo que le había ocurrido la última vez. Se había salvado. El aún no debe comprender como aquel hombre que lo había expulsado, se le acercó y lo estrechó en un abrazo mientras lloraba como un chico. Ahí me di cuenta que junto con él, yo también había sobrevivido. La actitud de otro soldado que colaboraba con nosotros. Le ofrecí que se quedara en la oficina calefaccionada una noche de mucho frío. Lo rechazó. "No señor me voy a pozo junto a mi compañero que está sólo. Entre los dos nos daremos calor..."

–"Por esas cosas, no tiene cotización el envío de aquellas cartas a los soldados. En ellas sólo se ofrecía amor. El integral. La gente grande el amor de los padres. Los chicos el amor del hermano. De los jóvenes el amor de la novia. Era la única mercadería ofrecida. Leí una carta que firmaba Leocadia. Decía: 'Soldado. Soy una correntina de 17 años y lo único que tengo de feo es el nombre. Todo es tuyo'..."

ISLAS MALVINAS

ASOCIACION FILATELICA OLIVOS

BUENOS AIRES (F.C.)

DIA DE EMISION FIRST DAY COVER



Piloto de Transporte



La fría letra de las definiciones oficiales establece que la Fuerza Aérea Argentina debe contar con un servicio de transporte para satisfacer necesidades logísticas y operativas propias y de otras fuerzas armadas. Sus hombres, bautizados como "transporteros", parecerían quedar en un papel menor frente a los "cazadores", pero la realidad es bien distinta y los tripulantes de Hércules, Boeing o Fokker mostraron no sólo que su rol era fundamental para el desarrollo de las acciones bélicas, sino que eran verdaderos pilotos de combate, aunque no tuvieron posibilidad de atacar directamente al enemigo. Sus hombres caídos así lo prueban.

Aunque la Fuerza Aérea nació oficialmente el 4 de enero de 1945, ya en los años anteriores había cobrado fuerza el concepto del transporte con la incorporación de aviones Junkers Ju-52. Pero podría tomarse el último trimestre de 1946 como el punto de despegue de la agrupación transporte, cuando se comienza a utilizar la matrícula identificatoria "tango" (T). Los primeros aparatos en recibirla fueron los Vickers Viking.

Un año después, ya había trece de estos bimotores con capacidad para 36 pasajeros. A mediados de 1946 un Douglas DC-3 abrió la ruta a Santiago de Chile de la entonces llamada Flota Aérea Mercante Argentina. Luego se irían incorporando otras diez unidades del legendario avión de la Douglas. Más tarde llegarían los primeros cuatrimotores de transporte, los DC-4. Los Bristol 170 y De Havilland 104 Dove prestarían también servicio en manos de los transporteros.

La industria nacional también se haría presente en el transporte aéreo, principalmente con el desarrollo del IA-35, que derivaría en los excelentes Guaraní I y II.



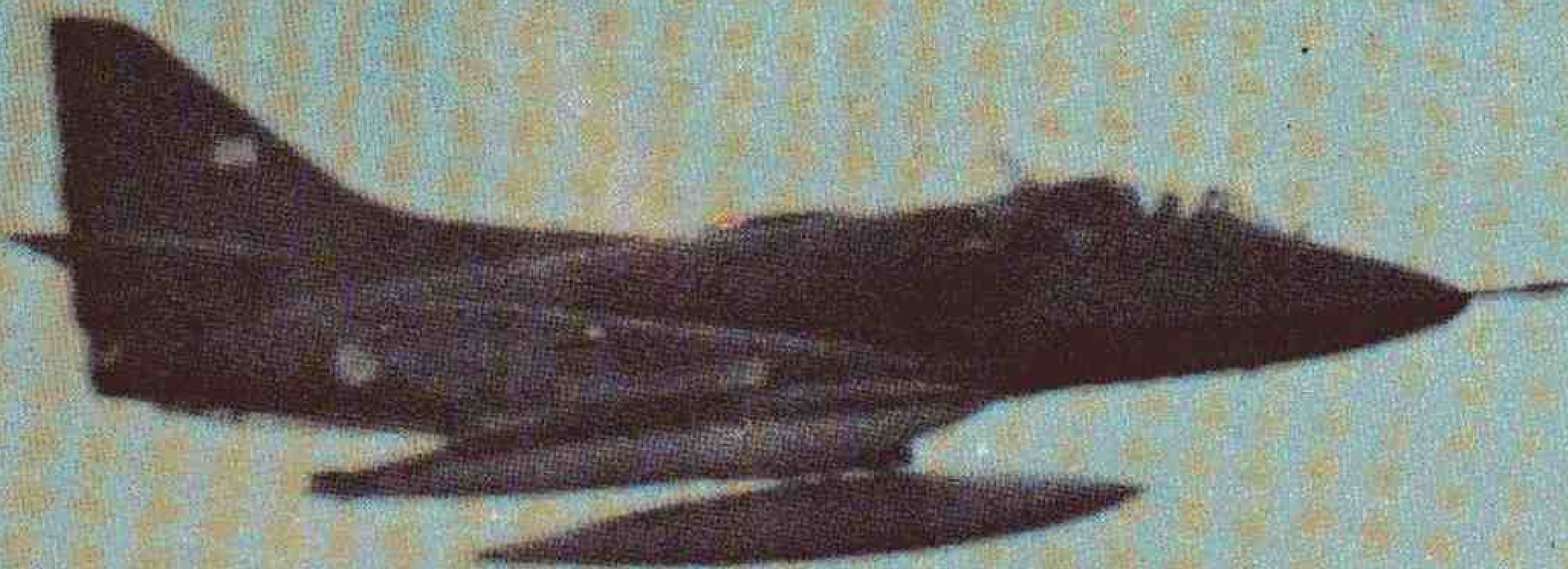
A fines de los sesenta comienza una etapa de modernización, traducida en la adquisición de los Lockheed C-130 Hércules, los biturbohélices Fokker F-27 y los eficientes De Havilland DHC 6 Twin Otter. En 1973 se incorporan los primeros reactores, tres Caravelle provenientes de Aerolíneas Argentinas. Dos años después se suman cinco Fokker F-28 y un Sabreliner. Entre fines de los '70 y principios de los '80 la dotación de transporte se completa con Boeing 707 y varios Lear Jets.

La principal unidad de transporte es la I Brigada Aérea, situada en el legendario solar de El Palomar donde el 10 de agosto de 1912 nació la Escuela de Aviación Militar, verdadero punto de partida de la actual Fuerza Aérea. Luego del traslado de la Escuela a Córdoba, en 1937, la unidad pasó a ser I Brigada en 1949. Desde principios de 1969 ahí funciona la terminal aérea cabecera. En la actualidad prestan servicio en la Brigada los IA-50 Guaraní II, Fokker F-27 y F-28, Boeing 707 y Hércules.

Los aviones de transporte actuaron en Malvinas desde el mismo 2 de abril, cuando, pocas horas después del desembarco, aterrizaron los primeros C-130 Hércules, con el iniciativo "Litro", seguidos por un reactor Fokker F-28. La actividad aérea de transporte no se suspendió a pesar del inicio de las hostilidades el 1 de mayo, prueba de ello los numerosos vuelos que se hicieron a Puerto Argentino aún bajo ataque de Harriers y el último despegue desde Malvinas, realizado por un Hércules en la tarde del 13 de junio.

La estadística elaborada por el Comando de Transporte Aéreo registra, entre abril y junio, un total de 7.719 horas voladas, de las cuales 6.639 por aviones de la Fuerza Aérea.

San Carlos: "De pronto se desató el infierno"



Las operaciones aéreas llevadas a cabo por los argentinos sobre el estrecho de San Carlos, donde se hallaba la flota de invasión británica, obtuvieron resultados concretos. Pero las pérdidas también fueron elevadas.

Luego del desembarco británico en San Carlos y a partir del 21 de mayo la aviación militar argentina protagoniza uno de los episodios más resonantes de la guerra de las Malvinas, tanto por la audacia de los atacantes como por las pérdidas provocadas a la flota británica. El detalle de todas esas misiones en el estrecho de San Carlos, alrededor de medio centenar, ocuparía ciertamente un número de páginas tal que de por sí constituirían un libro. Algunos relatos ilustran sobre las dificultades vividas por los pilotos argentinos, sus triunfos y sus derrotas.

Precisamente el 21 de mayo, primer día en que las condiciones meteorológicas permiten actuar a la Fuerza Aérea Argentina, un piloto de A4B Skyhawk, el capitán Pablo Carballo se enfrenta cara a cara por primera vez con una fragata británica, pero en circunstancias tales que lo convierten en un enfrentamiento solitario poco habitual.

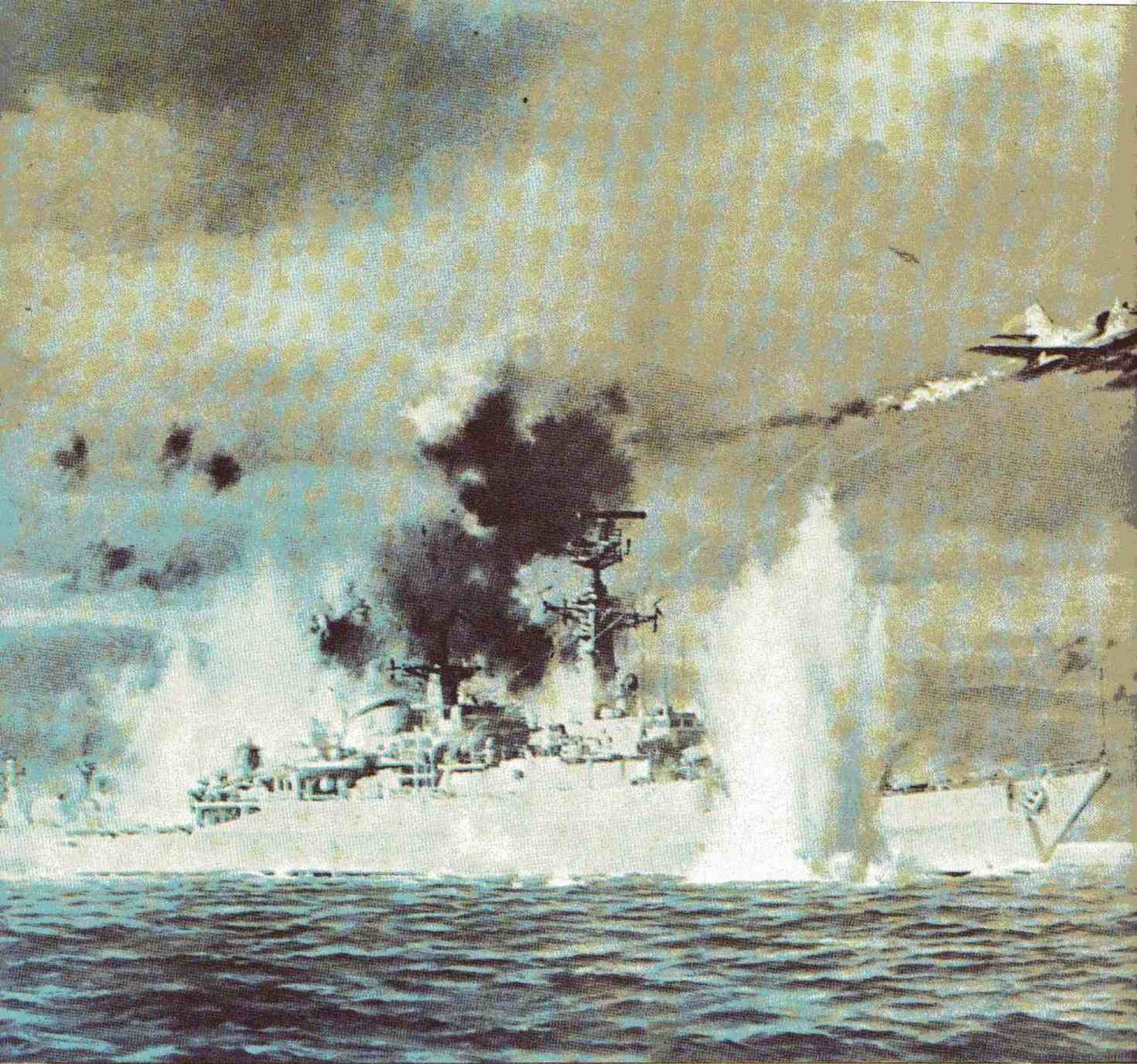
Atacan los "Mulas"

La orden para la misión arribó poco antes del mediodía y así, a las 11.30 horas despegaba desde Santa Cruz una escuadrilla compuesta por cuatro aviones, con el indicativo "Mula". A los mandos estaban, además del capitán Carballo, el primer teniente Cachón, el teniente Rinke y el alférez Carmona.

Todos llegan sin problemas al punto de cita con el vital avión reabastecedor de combustible KC-130 Hércules. Todos se acoplan a las oscilantes mangueras y recargan sus semivacíos depósitos, salvo Cachón, que tiene una falla en el sistema de alimentación y recibe la orden de retornar al continente.

Los tres A4B restantes llegan a las islas y cruzan rasantes sobre la Gran Malvina. En ese momento el teniente Rinke informa a su jefe de escuadrilla que uno de sus tanques suplementarios externos de carburante había dejado de enviar el vital combustible hacia el depósito principal. Una vez más el siempre acechante fantasma de una falla mecánica les jugaba una mala pasada a los "Mulas". Carballo debe hacer valer su autoridad para conseguir que Rinke volviera sin completar la misión encomendada.

Sólo dos caza bombarderos llegan al estrecho San Carlos y continúan su vuelo ahora "pegados" al agua. Enseguida el capitán Carballo divisa un buque de grandes dimensiones e inicia el ataque junto con el alférez Carmona. Cuando estaban más cerca del blanco pueden apreciar más detalles, como su gran tamaño y pintura blanca o al menos muy clara. Carballo piensa



que podría tratarse de una nave argentina –ya había vivido un episodio similar el 1 de mayo, cuando atacó, felizmente sin consecuencias, un buque propio sin saber que era argentino y seguramente tenía en mente el recuerdo de ese mal momento–, por lo que, en el último momento ordena a Carmona que no lance sus bombas.

Pero la orden llegó tarde, el novel piloto ya había tirado su carga mortífera. Finalmente, por lo que pudo ver Carballo al efectuar un giro, se trataba en realidad de un buque de desembarco inglés, que según informes posteriores resultó averiado.

El jefe de la reducida escuadrilla ordena entonces a Carmona volver a su base, ya que se había quedado sin bombas. Carballo sigue adelante, siempre rasante sobre el brazo de mar y con rumbo hacia el norte.

Poco después, el ahora solitario cazador se encuentra súbitamente con una fragata. Tras unos segundos, comienzan a levantarse sobre la superficie los "surtidores" que provocan los impactos de artillería antiaérea del buque.

Los hechos se suceden precipitadamente, el barco ocupando toda la mira, las bombas que se dirigen inexorablemente hacia su blanco y un violento golpe a la palanca de comando para no atropellar los mástiles. Enseguida la alegría de haber cumplido la misión, inesperadamente cortada por la ominosa presencia de otra fragata a escasos tres mil metros de su rumbo. Curiosamente, esta segunda nave de guerra no disparó, quizás porque el otro buque estuviera en su campo de tiro.

Proa al oeste y, una hora después, el capitán Carballo aterrizaba sin novedad.

Los "Nenes" y los "Chispas"

El 24 de mayo por la mañana partían de Río Gallegos dos escuadrillas de tres aviones A4B cada una, todos



Un A 4Q naval, la versión del Skyhawk que dispone la Armada Argentina. Este tipo de avión cumplió numerosas misiones que se sumaron a las que realizada la Fuerza Aérea Argentina contra la flota británica.

Este cuadro realizado por R.G. Smith/NB Fine Arts fue publicado en su número del mes de mayo de 1983 por la revista "Proceedings" (Editada por el Instituto Naval de EE.UU.). Ilustra con todo realismo sobre el aspecto que presentaba el Estrecho de San Carlos durante los ataques a los buques ingleses realizados por la aviación argentina.

armados con la bomba más pesada que utilizaba la Fuerza Aérea Argentina, la MK.17 de 1.000 libras (500 kg), paradójicamente de origen británico. Una, la "Nene", estaba a cargo del vicecomodoro Mariel, con los tenientes Rojas y Sánchez como numerales, en tanto que la otra, "Chispa", tenía al primer teniente Perdriel como jefe, acompañado por el teniente Cervera y el alférez Moroni.

En el habitual reabastecimiento en vuelo con los siempre presentes Hércules, al jefe de los Chispa pierde accidentalmente su bomba, por lo que no le queda otra opción de retornar. Automáticamente, el vicecomodoro Mariel pasa al frente de la formación de cinco aviones y, siempre en completo silencio radial, todos se dirigen al archipiélago.

Ya cerca de las islas y cuando volaban a pocos metros del agua, pasan un primer momento de tensión cuando el jefe de la formación alerta a sus hombres sobre un posible blanco. Con los pulgares a milímetros del lanzador de bombas, ven que se trataba solamente de una formación rocosa, que los reflejos del sol habían deformado.

Como recordaría después el teniente Luis Cervera –quien por su antigüedad era el segundo en la cadena de mando del grupo–, "yo sinceramente con mi carta estaba perdido, porque en tierra todo parece muy fácil pero ya volando sobre las islas a 900 km/h uno se confunde mucho con las,entradas de agua, lagos, estrechos y canales, que desde arriba parece todo igual".

Pero, finalmente, por la radio alguien alerta: "¡Allí están!". Y allí estaban los buques británicos. "Era un hervidero de barcos", fue la descriptiva frase de Cervera, a los que atacaron "como bandada de loros", es decir, cada uno por su lado, para confundir sus defensas.

"Por un instante la sorpresa de ellos fue completa, luego se desató el infierno sobre nosotros, narra Cervera, llovían proyectiles desde los buques. Vi las luces rojas de los misiles buscándonos inútilmente en tan poco espacio."

Justamente el poco espacio y la cantidad de aviones lo obligan a cambiar de blanco en el último momento, cuando dos aviones se le anticipan a atacar, desde distintos rumbos, al buque que había elegido. Finalmente los cinco pueden lanzar sus bombas y enseguida, con el acelerador a fondo, toman las vías de escape, con la persecución implacable de la artillería y los misiles de los buques.

La tensión del momento, unida a la inexperiencia, hacen que el alférez Moroni grite por radio "¡Me dieron... me dieron!", aunque todo no pasó de un susto provocado por una fuerte, y momentánea, vibración en el avión.

Recién cuando estaban a unos 300 km de la costa continental comprueban, con alegría ya inocultable, que no faltaba ninguno. En San Carlos, mientras tanto, los británicos volvían a poner en servicio dos buques logísticos, el "Sir Lancelot" y el "Sir Galahad", que habían sido tocados por los Skyhawks argentinos.

Misiones distintas con resultado conjunto

No en vano los ingleses rebautizaron al Estrecho de San Carlos como "el callejón de las bombas". En las horas y los días que siguieron a su desembarco en la costa de la Isla Soledad, sus buques y efectivos puestos en tierra fueron machacados en persistentes ataques de los cazabombarderos de la Fuerza Aérea Argentina. Junto a ellos y tripulando máquinas similares, los pilotos de la Aviación Naval sumaron su aporte. El hundimiento de la HMS "Ardent" fue un caso de típica acción conjunta, según ha podido reconstruirse mucho tiempo después de aquellos combates.

Al llegar desde Puerto Argentino las informaciones que alertaban sobre un desembarco en San Carlos el Comando de la Aviación Naval ordenó a la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, con sus aviones A4Q, que atacara allí a las fuerzas británicas.

Una sección integrada por el capitán de corbeta Alberto Philippi, el teniente de navío José César Arca y el teniente de fragata Marcelo Márquez despegó desde la Base Aeronaval Río Grande a las 15.15 horas. Cada avión llevaba cuatro bombas de 500 libras provistas de cola retardada tipo "snake eye", que permitía al avión alejarse de los efectos de la explosión de su propia bomba.

El método de ataque, único posible por las características y efectividad de las armas de rechazo del enemigo, consistía en una aproximación rasante hacia el blanco, en cuya parte final se perdía inevitablemente el factor sorpresa por la detección radar; el lanzamiento de la bombas se efectuaba en una sola pasada en reguero, espaciadas automáticamente con el uso de un intervalómetro.

El ataque, que obligaba a pasar indefectiblemente sobre el buque, debía hacerse a una altura tal que permitiera el armado de la espoleta de las bombas luego de su desprendimiento del avión.

Ninguno de los A4Q estaba provisto de sistema alguno de ayudas electrónicas que permitieran al piloto saber si había sido "iluminado" o detectado por algún radar enemigo. La única información sobre el enemigo en el área de combates sólo podía provenir del avión explorador que estaba orbitando en la boca sur del Estrecho San Carlos, pero lamentablemente la sección del capitán Philippi no logró comunicarse con él.

Cuando estimaron estar a una distancia apropiada, comenzaron el descenso; al salir de una gruesa capa de nubes fueron sorprendidos por la presencia de las primeras islas del archipiélago. Continuaron acelerando su pérdida de altura hasta llegar casi hasta el nivel de las olas y así en vuelo rasante a más de 800 km por hora, casi 14 km por minuto, recalaron al sudoeste de la isla Gran Malvina, para buscar contorneando la costa el Estrecho de San Carlos.

El tiempo había empeorado: había apenas 150 metros de techo de nubes y la visibilidad se reducía a 1.000 metros por chubascos, lo que obligaba a cerrar la formación para no perder el contacto entre uno y otro. Los golpes de mar salpicaban los parabrisas, dificultando la visión. Si una fragata o destructor británico estaba en el canal, no había ninguna duda que avistaría anticipadamente a la formación y le dispararía sus misiles mucho antes que los aviones pudieran tener noción de su presencia.

Pero los aviones siguieron adelante, tal como lo habían hecho antes los camaradas de la Fuerza Aérea, y como lo harían tantos otros de ambas Fuerzas después. Avanzando por el Estrecho, pegados a la costa Oeste de la isla Soledad, continuaron hacia Puerto San Carlos.

Cinco millas antes de llegar a la Bahía Ruiz Puente, vieron detrás de unas altas rocas, desprendimiento de Punta Federal, los mástiles y las antenas radar de un buque de guerra que ganaba con velocidad el centro del Estrecho. Los tres pilotos avistaron el buque al mismo tiempo e iniciaron su ataque de inmediato, girando hacia la izquierda y cruzando el blanco de popa a proa, desde la aleta de babor hacia la amura de la otra banda. A medida que lo hacían fueron lanzando sus bombas en reguero, tal como estaba previsto: el numeral dos, teniente Arca, observó un impacto directo en popa obtenido por el capitán Philippi y el numeral tres, teniente Márquez, otro impacto igual de las bombas lanzadas por el numeral dos, todo en medio de una severa respuesta antiaérea del enemigo.

Pero no había tiempo para mayores verificaciones; saltando sobre la superestructura del buque inglés los aviones se pegaron nuevamente al agua y a máxima velocidad, tratando de tomar el camino por donde habían llegado. Pero su suerte estaba echada; un par de Harriers estacionados como Patrulla Aérea de Combate (PAC) en el área, aún cuando no habían podido evitar el sorpresivo ataque de los A4Q, los divisaron cuando escapaban hacia el sudoeste volando sobre el canal, y los atacaron.

El teniente Márquez, joven y brillante oficial, luego de advertir al resto sobre la presencia de los Harriers, recibió una ráfaga de cañones de 30 mm que hizo explotar su avión, desintegrándolo. Ninguno de los otros pilotos lo vio. El teniente Arca observó sin embargo el impacto de un misil en el tubo de chorro de la turbina del avión del capitán Philippi quien, tomando altura, se eyectó. (El capitán Philippi cayó al agua, nadó hasta la costa, y supervivió por sus propios medios durante tres días, para reintegrarse finalmente a las líneas argentinas).



El avión del teniente Arca fue impactado en ambas alas por fuego de cañón. Con su avión averiado trató de llegar hasta Puerto Argentino, soportando en el camino un nuevo ataque de una FAC enemiga. Una vez sobre Puerto Argentino, los observadores en tierra pudieron constatar que el tren de atarrizaje estaba tan dañado que su descenso sería imposible. Se le indicó entonces que se dirigiera hacia la Bahía y eyectara. Así lo hizo el teniente Arca. Un helicóptero del ejército fue a rescatar al piloto caido en el agua. Este helicóptero no estaba equipado para esos efectos pero su piloto, el capitán Svendsen del Ejército Argentino, sin medir riesgos, recurrió a un procedimiento extremadamente peligroso: hundiendo los esquíes del helicóptero en el agua facilitó que el náufrago se aferrara a uno de ellos y así, colgado a muy baja altura, lo recuperó llevándolo hasta la playa.

Volviendo un poco atrás y recurriendo a una información británica sabemos con más exactitud lo ocurrido al buque atacado ese día.

Era la Fragata Clase 21 HMS "Ardent", armada con Exocet MM38 y equipada con misiles SAM Sea Cat, cañón de 4,5 pulgadas y antiaéreos de 20 mm. Dice así:

"Durante la madrugada del 21 de mayo, el buque realizó tareas de protección a las fuerzas anfibias que llegaron a San Carlos para establecer una cabeza de playa. Luego se aproximó a la costa de la Bahía Ruiz Puente para bombardear las posiciones argentinas en Goose Green y Darwin."

"Una hora y media después, al amanecer, la nave comenzó a soportar una secuencia de dieciséis ataques llevados a cabo por aviones Mirage y A4B de la Fuerza Aérea Argentina."

"El capitán de fragata Alan West, Comandante de la Ardent, declaró a la revista "Navy News" (Julio de 1982), que dos aviones A4B hicieron blanco provocando un incendio que fue controlado rápidamente. Fue entonces que, para buscar protección en la costa y tratar de reparar los daños, condujo al buque hacia Puerto San Carlos."

"Según el relato de West, posteriormente tres aviones A4 realizaron un nuevo ataque en una corrida de popa a proa, impactando dos bombas de 500 libras, de cola retardada, que provocaron otros incendios y destruyeron la popa debajo de la línea de flotación."

"Dos horas más tarde todo el barco estaba en llamas. Como no había ninguna posibilidad de salvarlo, West ordenó a la tripulación que lo abandonara. En momentos en que los botes se dirigían hacia la costa, la Ardent se hundió." (Informe Británico).

Era la guerra desatada en toda su furia. Los ingleses habían sufrido terribles golpes y pérdidas. Pero también esa noche, en los comedores y dormitorios de la Base Aeronaval Río Grande y en otras Bases más, los pilotos de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea evitaban mirar las sillas y las camas vacías... las mesas de luz donde fotos de seres queridos hablaban de la esperanza de un deseado regreso.

Izq. a Der.: C.C. Alberto Phillipi y T.N. José César Arca. Ambos, junto con el T.F. Marcelo Márquez integraban la sección de la 3a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque que en la tarde del 21 de mayo bombardeó a la fragata HMS "Ardent". Los tres fueron derribados poco después por una PAC de Harrier. Márquez murió pero Arca y Phillipi lograron eyectar y se salvaron. El primero cayó cerca de Puerto Argentino y fue recogido por un helicóptero del Ejército (ver *Fascículo 27, pág. 420**). En tanto Phillipi, que era el jefe de la sección, vino a descender en paracaídas cerca de Puerto King, donde ganó la costa y días después se reintegró, vía Puerto Argentino, a su unidad.*

Cómo halló su fin la "Antelope"



En otra ocasión, los Skyhawk de la Fuerza Aérea Argentina (Grupo 5 de Caza) y del Comando de Aviación Naval (3ª. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque) coincidieron en San Carlos sobre el mismo objetivo. El caso que se relata, aunque con diferencia de horario entre una y otra misión, se registró el 23 de mayo cuando los niveles del combate habían escalado a la máxima intensidad. Así, el de la fragata HMS "Antelope" pasó a ser un hundimiento compartido entre ambas fuerzas.

Después de haber pasado toda la noche ardiendo y con terribles explosiones a bordo, la fragata HMS "Antelope" se partió en dos y se hundió en las aguas de San Carlos. Esta fotografía fue tomada el 24 de mayo de 1982, al día siguiente de que el buque fuera atacado por aparatos de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea Argentina.

El día 23 de mayo el Comandante de la Aviación Naval comunicó tempranamente su intención de realizar un ataque con sus A4Q a los buques surtos en el Puerto de San Carlos e instalaciones de la cabeza de playa.

Los A4Q recibieron orden de partir a 12.35 horas desde la Base Aeronaval Río Grande. Despegaron cuatro aviones al mando de su Comandante de Escuadrilla, capitán de corbeta Rodolfo Castro Fox: iban cargados con bombas de 500 libras. Al poco tiempo se encontraron con los aviones-tanque y procedieron a reabastecerse de combustible; en estas circunstancias uno de los A4Q tuvo fallas y se le ordenó regresar a la Base, quedando entonces dos numerales para acompañar a Castro Fox: éstos eran piloteados por el teniente de navío Marcos Benítez y el capitán de corbeta Carlos Zubizarreta.

Abandonando su altura a distancia suficiente como para evitar ser detectados por los radares ingleses, en vuelo rasante recalaron sobre el sudoeste de la isla Gran Malvina, rodéandola siempre a mínima altura en dirección noroeste, para girar suavemente a la derecha en la última parte de la navegación.

Así aparecieron súbitamente en el Estrecho y, saltando el Monte Rosalía que con sus 400 metros encubría la Bahía de San Carlos, los pilotos divisaron en ella las siluetas de cuatro buques: un destructor tipo County, una fragata Clase 21, un transporte y otro buque más; estaban inmóviles y se los veía impecables pintados de color gris perla muy claro. No había humo ni incendios ni nada que evidenciara rastros de combates previos. Desde tierra comenzó el rechazo antiaéreo con artillería y lanzamiento de misiles Rapier, al que prontamente se sumaron los buques con sus armas.

Tardaron un minuto más, sesenta eternos segundos, antes de estar sobre los blancos, y ya el aire se había llenado de furiosas explosiones que sacudían a los aviones.

Cada piloto tomó su blanco: el capitán Castro Fox lanzó sobre el destructor, el teniente Benítez sobre la

fragata y el capitán Zubizarreta sobre otra fragata fondeada en Puerto Chancho, para escapar luego a toda velocidad a través de la isla Gran Malvina. Ninguno pudo observar sus lanzamientos. El líder escuchó las explosiones de sus bombas, Benítez no las de las suyas, y el capitán Zubizarreta tenía la sensación de que sus bombas no habían salido, realidad que comprobaron en el vuelo de regreso.

Preocupados por no ser interceptados por los Harriers, se fueron agrupando. El líder calculó que si continuaba volando a una altura tan baja su avión no tendría combustible suficiente para llegar a la Base, por lo que decidió ascender; al hacerlo, corriendo el riesgo de ser interceptado, debió ordenar a sus subordinados que nadie lo acompañara en esa maniobra, ya que aquéllos se habían ofrecido a seguirlos y prestarle protección contra los Harriers. Así llegaron a Río Grande. El mayor peligro parecía haber quedado atrás, pero estaban equivocados. El líder arribó en último lugar con tan poco combustible que no le permitía siquiera dar una vuelta más al circuito si fallaba su aterrizaje. El tiempo no era bueno: lloviznas, viento cruzado muy fuerte y pista mojada, pero la ayuda del radar de tierra permitió su arribo sin más inconvenientes y en el mínimo tiempo.

El capitán Zubizarreta no quiso desprenderse de las bombas que aún conservaba bajo sus alas; llegó hasta la pista normalmente, pero el fuerte viento cruzado lo desvió de su trayectoria y la pista mojada conspiró contra una efectiva acción de frenado. Ante la posibilidad de que las bombas explotaran en caso de que el tren de aterrizaje colapsara, el piloto desprendió el soporte de ellas, y a continuación accionó el asiento eyectable intentando salvar su vida. Lamentablemente, durante la eyección el asiento no alcanzó a tomar la altura necesaria para que el paracaídas completara su apertura. De resultas del impacto en la caída, el capitán Zubizarreta falleció poco después. La pérdida del Segundo Comandante de la Escuadrilla, profesional sobresaliente y experimentado, hombre valiente y apreciado por todos, significó un terrible golpe para la Aviación Naval.

Uno de los buques atacados en esta acción fue la Fragata HMS "Antelope", Tipo 21, considerada una de las mejores unidades de la Royal Navy.

De fuentes inglesas y de un prolijo estudio que hizo del episodio el periodista E. Villarino en su libro "Exocet", se establecieron las siguientes pautas:

"No se sabe con certeza qué tipo de bomba fue la que provocó el hundimiento del buque. Según algunos, las bombas eran de 500 libras y fueron lanzadas por los A4Q de la división de Castro Fox. Para otros, en cambio, las bombas eran de 1.000 libras, lo que significaría que fueron arrojadas por la escuadrilla de A4B comandada por el capitán Carballo de la Fuerza Aérea Argentina."

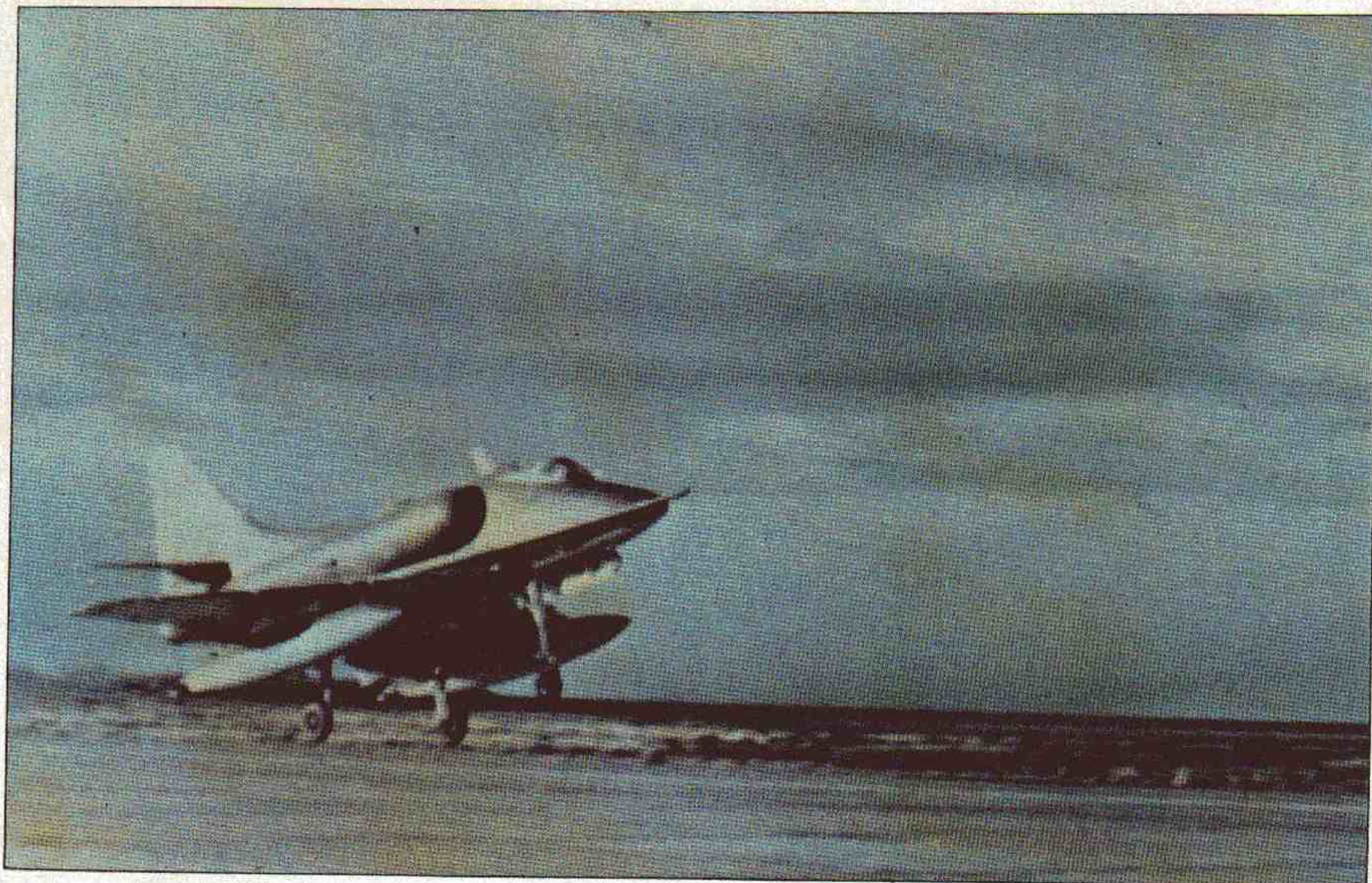
"Lo cierto es que el 23 de mayo la meteorología era pésima. Como el avión tanque estaba bastante alejado de su posición, algunas escuadrillas de la FAA no puedieron reabastecerse y se vieron obligadas a regresar a San Julián."

"La escuadrilla de Carballo no tuvo inconvenientes con el KC-130: cargó sus tanques y continuó con su vuelo para atacar momentos antes que lo hicieran los aviones de la Armada."

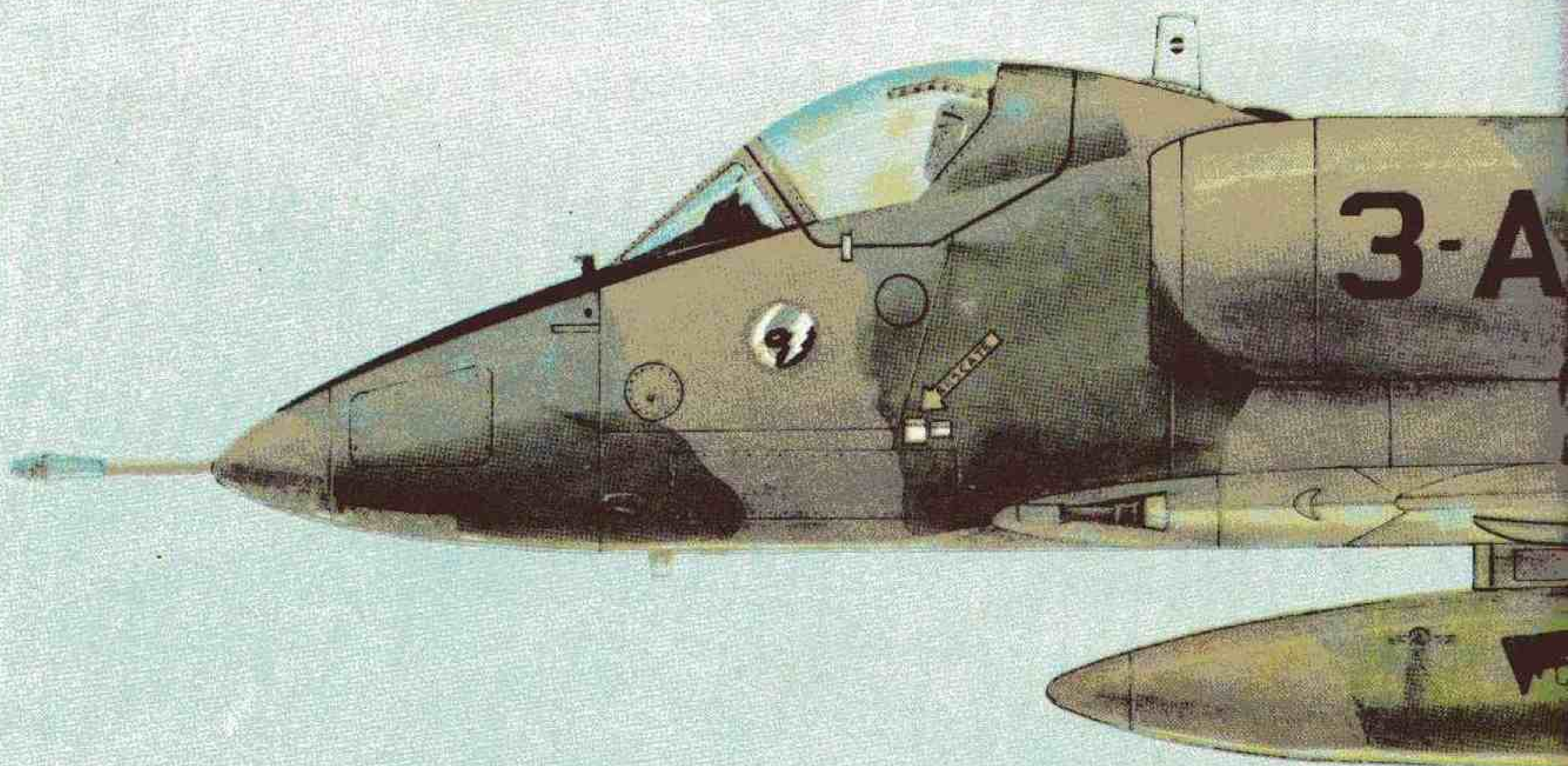
"El Comandante de la 'Antelope', Capitán Mick J. Tobin, declaró tiempo después que los buques británicos que se encontraban en el lugar rechazaron ataques

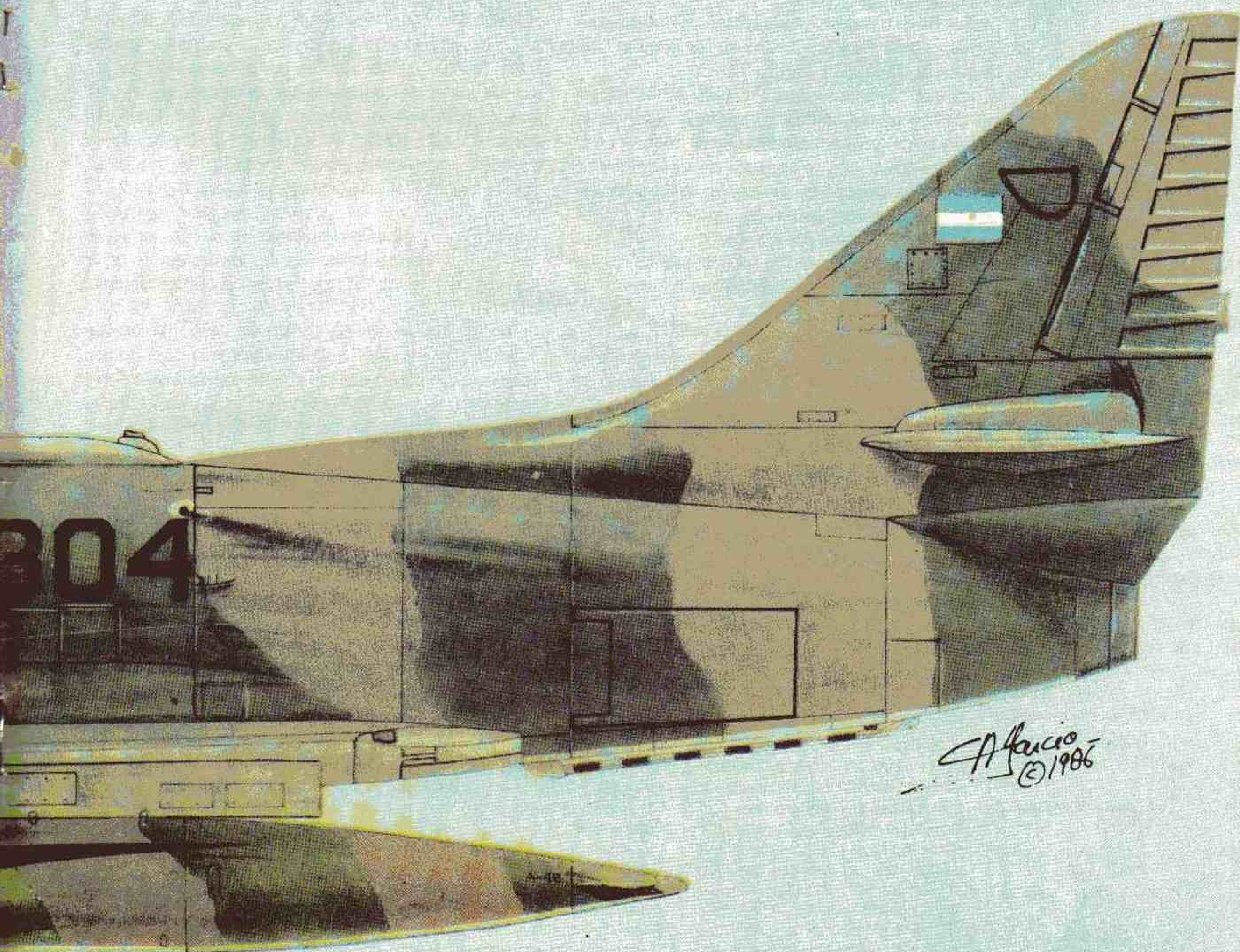
Desde la pista de la BAM Río Gallegos despega un Skyhawk con su carga completa de bombas y una "orden fragmentaria" por cumplir: atacar a la Royal Navy.

(Continúa en página 618)



Douglas A-4Q
Comando de Aviación Naval




304
A Garcia ©1986



(Viene de la página 615)

El T.N. Marcos Benítez en la cabina de su A 4Q preparándose para iniciar la misión.

de aviones argentinos empleando misiles y cañones, pero que en el último de los ataques, dos bombas penetraron en la nave sin explotar, aunque provocando daños considerables.''

''Antes de que expertos en explosivos embarcaran en la fragata para tratar de desactivar las bombas, fue anclada en la Bahía San Carlos.''

''Cuando el Sargento James Prescott, del 33º Regimiento de Ingenieros, intentaba desarmar la espoleta, la bomba explotó provocando un enorme boquete en el costado de estribor que se extendía desde la línea de flotación hasta la chimenea. Instantáneamente empezaron a incendiarse la sala de máquinas y otros compartimentos. Personal de bomberos trató de apagar el fuego, pero todo fue inútil: no había presión en las mangueras y el humo dificultaba enormemente las tareas.''

''El Capitán Tobin ordenó entonces abandonar el buque. Apenas diez minutos después de que el último bote con tripulantes comenzó a alejarse de la nave, se sucedieron varias explosiones de gran intensidad.''

''A la mañana siguiente, lo único que emergía de la 'Antelope' era la proa mirando hacia el cielo y una densa columna de humo negro que podía divisarse desde muchas millas.''

''Aquí cabe una reflexión: cuando el teniente de navío Benítez, integrando la división del capitán de corbeta Castro Fox, atacó una fragata y descargó sus bombas, no logró escuchar las explosiones. Es probable que hayan sido esas bombas las que penetraron en la 'Antelope' sin estallar. También es posible que Benítez, en vez de lanzar la carga a 300 pies lo haya hecho a menor altura, no permitiendo que la hélice de la espoleta completara el número de vueltas para armarse.''

El citado libro de Villarino concluye:

''El hundimiento de la 'Antelope' pudo deberse a la acción de los aparatos de la Fuerza Aérea o de la Aviación Naval o de ambas fuerzas en conjunto. La duda podrá permanecer a lo largo del tiempo. Pero lo cierto es que la 'Antelope' yace, irremediablemente, en las frías aguas de la Bahía San Carlos.''

En el libro ''Air War South Atlantic'' de J. Ethell y A. Price, página 133 y Apéndice 10, se señala que la HMS 'Antelope' fue atacada por aviones de la FAA, uno de los cuales colisionó con la parte superior del mastil, quebrándolo, mientras que otro fue derribado por misiles del HMS ''Broadsword'' y Rapier terrestres, sin mencionar impactos recibidos. A continuación se produce un ataque de tres aviones Skyhawk –la publicación lo dice así– uno de los cuales logró dos impactos de bombas que no explotaron. Más adelante confirma la explosión de una de ellas mientras se la desactivaba, hecho éste que provocó el hundimiento del buque.

En ''Malvinas, testigo de batallas'' de J. Briasco y S. Mafe Huertas, pág. 217, se menciona que el primer ataque es el de la Aviación Naval, lográndose un impacto de bomba de 500 libras sin explosión. Luego, según los autores, llega el ataque de la Fuerza Aérea Argentina con otro impacto de bomba de 1.000 libras que tampoco explota. Desactivando esta última es que se habría producido la explosión.

Testimonio

A modo de balance



Contralmirante (R) Carlos García Boll, quien comandó la Aviación Naval durante la guerra.

Al referirse a la participación de la Aviación Naval en las jornadas de lucha aérea sobre el estrecho de San Carlos, el contralmirante Carlos García Boll, quien fuera comandante del arma durante la guerra de las Malvinas, destaca el esfuerzo de sus tripulaciones, y del personal de tierra que hizo posible que volaran.

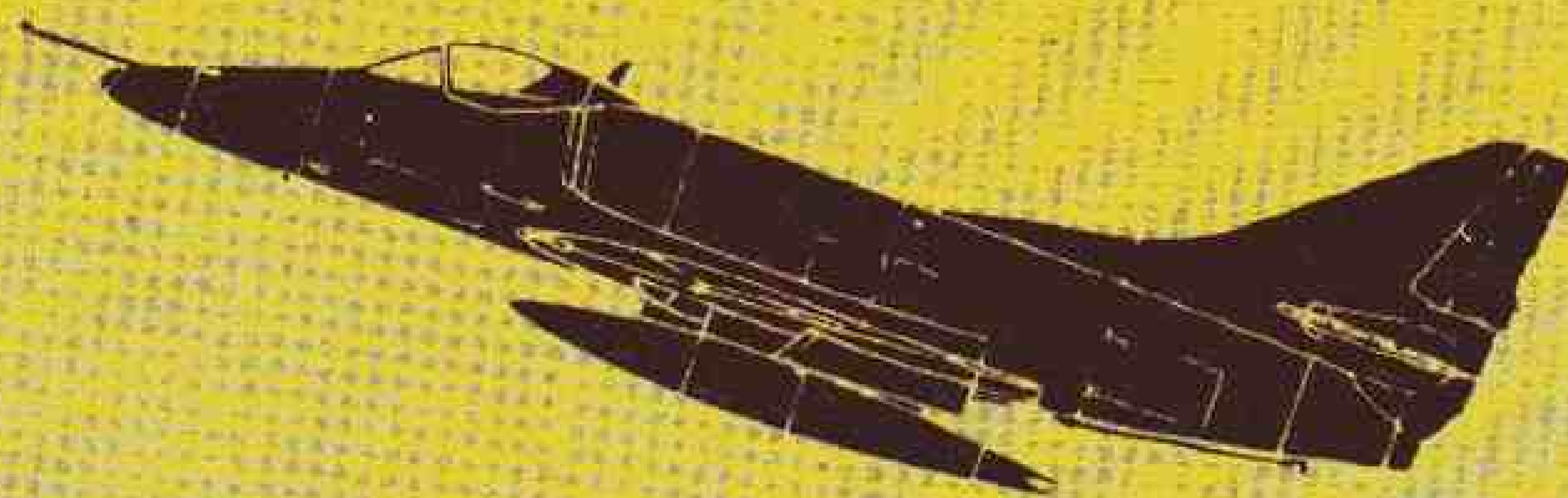
''De esos días de preocupación ardorosa, premura y angustia por anular la cabeza de playa establecida por el enemigo, queda en última instancia una fría estadística que no lo dice todo'' –afirma.

''Estos A4Q habían sido modernos en su concepción pero en 1982 ya eran anticuados, casi como los de la Segunda Guerra Mundial: con ellos el piloto debía acercarse y lanzar las bombas 'como poniéndolas con la mano'. Tratemos de representarnos la vivencia de su pequeña cabina, llena de cosas, llena de espíritu de combate. Imaginemos a los pilotos tratando de avizorar el blanco sobre el que debía poner la mirada de puntería con sus graduaciones iluminadas, con su tensión, con su rabia, con su esperanza, aguardando el leve 'saltito' que da el avión cuando las bombas se desprenden... Las manos transpiradas, el cuerpo húmedo, un silencio de muerte dentro de una cabina llena de ruidos...

Pero la historia es fría, y nos dice que los datos correspondientes a las acciones desarrolladas por la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Ataque son:

a. Blancos navales sobre los que se lanzó: 4
b. Bombas lanzadas sobre ellos: 30
c. Daños producidos al enemigo:

1. Hundimiento de la Fragata Clase 21 'Ardent' por el impacto directo de dos bombas de 500 libras. Se presume que este buque había resultado averiado previamente por ataques de la FAA.
2. Hundimiento de la Fragata Clase 21 'Antelope' al explotar una bomba mientras era desactivada. Esa bomba habría quedado alojada tras el ataque del día 23 de mayo. Se presume que este buque recibió antes o después un impacto de bomba, sin explotar, de la Fuerza Aérea Argentina.
3. Probables averías causadas a un destructor clase COUNTY, durante el ataque del día 23, sin confirmar.''



Documento

Un relato a vuelo de halcón



Una foto de archivo del 1° teniente Luciano Guadagnini quien alcanzó a la HMS "Antelope" con una bomba y murió al estrellarse su avión contra el mástil de la fragata.

El 23 de mayo tuvo lugar el ataque contra la fragata **"Antelope"**. En torno de esta misión surgieron algunas diferencias relativas a qué aviones, de la Fuerza Aérea o de la Aviación Naval, fueron los responsables de la destrucción del buque enemigo, una situación bastante común en las acciones de guerra, en las que la tensión y la confusión del momento dificultan la reconstrucción detallada de los hechos reales.

Pero en este caso, el capitán de la Fuerza Aérea Argentina Pablo Marcos Carballo, quien ese día era el jefe de la escuadrilla que protagonizó uno de los ataques, reconstruyó lo sucedido con datos muy precisos, incluso de fuentes británicas y sobre la base de la grabación de las comunicaciones radiales realizadas ese día.

La escuadrilla de la FAA, con el indicativo Nene, estaba compuesta, como número uno, por el capitán Carballo, el alférez Gómez como número dos, el primer teniente Luciano Guadagnini como tres y el teniente Rinke como cuatro.

En primer lugar, Carballo señala la coincidencia de los relatos del periodista inglés Michael Nicholson (quien estaba embarcado en la **"Antelope"**), y de los autores, también británicos, del libro "La otra cara de la moneda", con la descripción del ataque en su libro "Dios y los halcones". Prueba así que el buque atacado por los Skyhawk de la Fuerza Aérea era efectivamente la **"Antelope"**.

Además, la tesis afirma que sí atacaron dentro de la bahía posteriormente "heroicamente" el blanco con los datos e información pro-



Cap. Pablo Marcos Carballo

porcionados por la Nene.

La transcripción de las comunicaciones radiales aporta datos en detalle (Rayo es el radar Malvinas y Tábano es la escuadrilla aeronaval).

Tábano: "Estoy a unos 25 del objetivo, 25 minutos. ¿Me puede decir qué actividad hay?"

Rayo: "OK, atento, ya vamos a obtener información de los Nenes saliendo..."

Y más adelante:

Nene 4 (señala el blanco al radar Malvinas, luego del ataque): "Al norte del canal, en la costa este, en una bahía muy cerrada que hay ahí."

En esa zona sólo hay dos bahías, Ruiz de Puente, que es abierta y San Carlos, que es cerrada, recuerda Carballo.

Rayo: "¿Están escuchando los Tábanos? ¿Interceptó el Tábano la información, no?"

Tábano: "Entiendo que los blancos están en la parte norte, el brazo San Carlos que está al este de la isla."

Siguen las comunicaciones.

Rayo: "OK, si me puede confirmar si es en la bahía de Puente o brazo San Carlos, a ver si me puede confirmar éso."

Nene 1: "En brazo San Carlos estima el Nene 1."

El brazo San Carlos está dentro de la bahía del mismo nombre, al sur, y no en el estrecho.

Rayo: "OK, Tábano, Tábano, éste es el Rayo, trate de buscarlo en brazo San Carlos, probablemente esté el **'Canberra'** lo tiene que ver perfectamente, aproxime bajo."

Nene 1: "Atento que al este de donde está tiran con misil. A mí me tiraron dos misilazos" (que casi derriban a Carballo y le impidieron atacar).

Rayo: "¿Al este del brazo San Carlos?"

Nene 1: "Así es y a unos 10 kilómetros."

"Pienso que estas comunicaciones, reflexiona Carballo, no dejan lugar a dudas que mi escuadrilla atacó dentro de la bahía y la afirmación en contrario no tiene asidero."

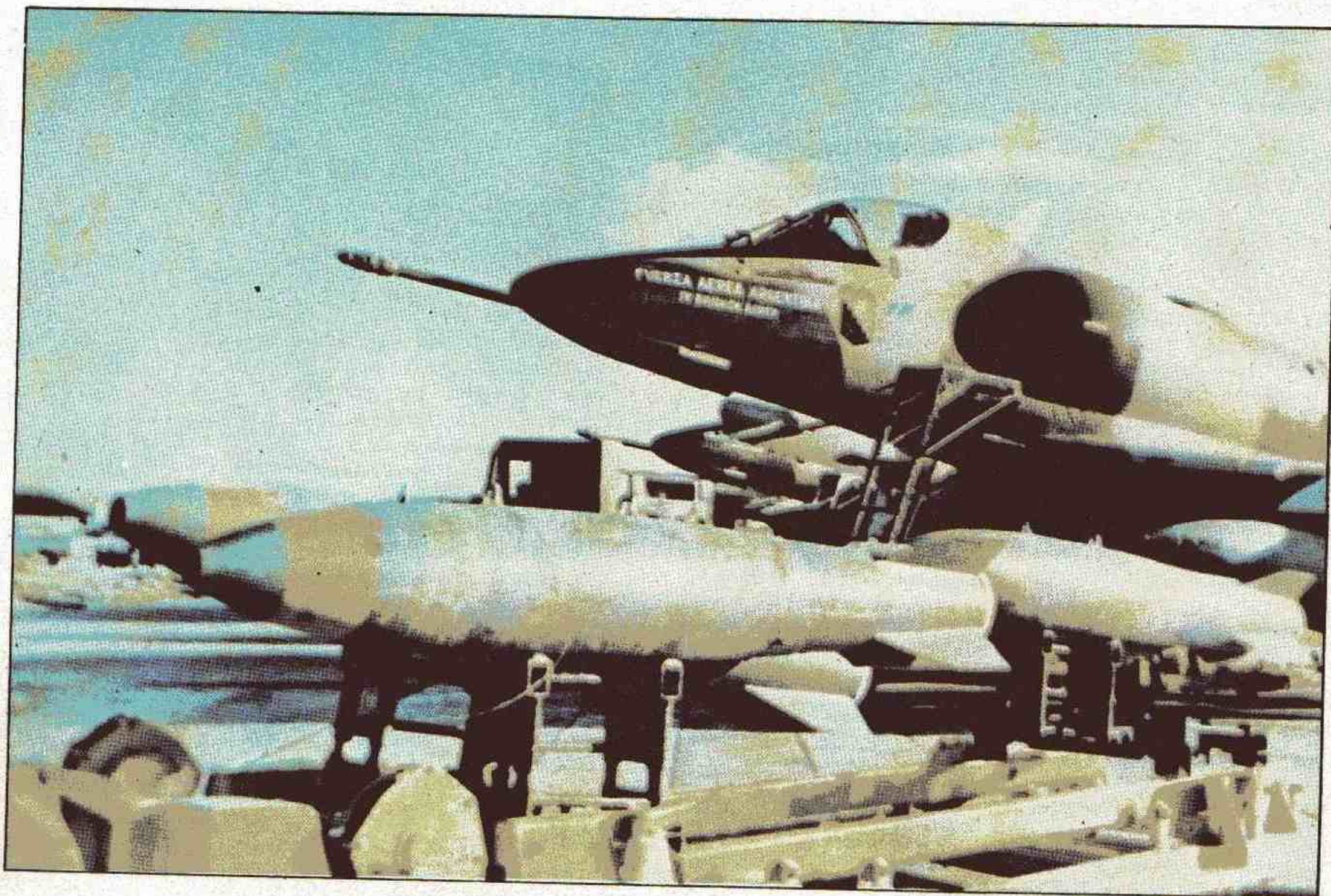
Estudios posteriores a la guerra demostraron que el alférez Gómez había hecho impacto en la **"Antelope"** con una bomba MK.17 que no estalló y quedó alojada en el sector de popa.

Por su parte, el primer teniente Guadagnini se dirigió también hacia la **"Antelope"**, lanzó su bomba, que penetra por la banda de babor y queda ahí sin estallar. Casi simultáneamente su avión es alcanzado por disparos de 20 mm, el Skyhawk se conmueve, pero Guadagnini recobra el control e inicia un brusco ascenso para esquivar la estructura del buque. No obstante, embiste un mástil, al que quiebra, y estalla en miles de pedazos.

Por la noche, mientras intentaban desarmar las bombas, una finalmente explotaría. La **"Antelope"** se incendió y al día siguiente se hundió.

En su libro "Halcones sobre Malvinas", Carballo dice que su "único propósito es aclarar un ataque en especial, sin que por ello ponga en tela de juicio a los pilotos de la Aviación Naval; pues quien tienen el valor de 'entrarle' a una moderna fragata de sofisticadísimo armamento, lo que era para apaciguar al más pintado; aquél que siguió al frente pese a las explosiones, las columnas de agua y el miedo, está para mí mucho más allá de cualquier crítica y merece todo mi respeto.

"Lo único que deseo es que la historia sea historia, pero que pegaron (los aviadores navales), pegaron, pues aparte de la **'Antelope'** sufrió severos daños otra fragata (al parecer la **'Brilliant'**), de acuerdo a un informe inglés, pero lo mantuvieron en las sombras, amparados por la difusión del ataque a la primera."



El ataque que los ingleses nunca han reconocido

El portaaviones "Invincible" fue durante la campaña del Atlántico Sur un estandarte de los británicos: el buque más importante de la fuerza naval más poderosa reunida por nación alguna después de la Segunda Guerra Mundial. A esa circunstancia es atribuido por los observadores internacionales el que hasta ahora la Royal Navy siga manteniendo en secreto las consecuencias del fulminante ataque que sufriera esa nave el 30 de mayo de 1982. Pero hay testimonios incontestables. La misión, un verdadero alarde de coordinación y audacia, alcanzó el blanco y fue cumplida por pilotos de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea Argentina.

Uno de los A 4C que formó parte de la escuadrilla "Zonda", que acompañó a los SUE en su ataque al portaviones británico HMS "Invincible". Frente al avión, las bombas que utilizaría en la audaz misión.

La permanente vigilancia de los radares en Malvinas seguía dando los puntos donde nacían y terminaban las incursiones aéreas de los Harrier británicos, y estos puntos eran transmitidos al continente. En base a ellos, el Comandante de la Aviación Naval decidió lanzar un ataque con aviones Super Etendard el 29 de mayo: el blanco era el portaaviones "Invincible", su posición 100 millas al sudeste de Puerto Argentino.

El problema a resolver era complejo. Los anteriores ataques de los Super Etendard habían alertado a toda la flota enemiga. Esta no podía basar su seguridad en el alejamiento hacia el Este de Malvinas pues el limitado radio de acción de sus Harriers la obligaba a mantenerse dentro de las 100 a 150 millas para poder conservar el dominio del aire sobre las islas. Recurrió entonces a reforzar el número de buques piquete y a usar helicópteros dispuestos en la ruta de aproximación de los aviones a manera de elementos de alerta temprana: esta pantalla protectora de los portaaviones representaba un obstáculo sumamente difícil y riesgoso para vulnerar.

El otro problema era una limitación: quedaba un solo misil Exocet aire-mar. Se planificó la misión siguiendo el rumbo de ataque final más inesperado por los ingleses: desde el sector sudeste; con ello se esperaba lograr la sorpresa necesaria y que tanto rédito había dado en las operaciones anteriores. La derrota y aproximación elegidas eran las más comprometidas desde el punto de

vista del radio de acción de los aviones atacantes, dado que no había posibilidades de regresar a otro aeródromo que no fuera el de salida. Se planificó entonces con una detallada precisión y se previó la ejecución de un doble reabastecimiento en vuelo, siempre en el trayecto de ida, dado que la distancia a recorrer era excepcionalmente larga (aproximadamente 500 millas de alejamiento desde la Base Aeronaval Río Grande).

Cuando el vuelo estaba en su etapa final de planificación, la Fuerza Aérea Argentina manifestó su deseo de efectuar la operación en forma conjunta, para lo cual solicitaba la participación de cuatro aviones A4-C en este ataque. Los A4-C, siguiendo a los aviones navales, aprovecharían la precisión de sus sistemas de nave-

Documento

Los "Zonda" completan la faena



Los dos pilotos de la FAA sobrevivientes del ataque al HMS "Invincible", posaron pero después de la guerra para esta fotografía, con el as de la Segunda Guerra Mundial Pierre Clostermann quien visitó la Argentina para testimoniar su adhesión a los camaradas del aire.
A la izq. el primer teniente Ernesto Ureta y a la derecha el alférez Gerardo Isaac.

Poco después del mediodía del 30 de mayo despegaban de Río Grande dos aviones Super Etendard de la Aviación Naval. Los siguió una escuadrilla de la Fuerza Aérea compuesta por cuatro aviones A4C Skyhawk, con el indicativo "Zonda" (al menos este fue el nombre que usaron, ya que el previsto originalmente era "Zeus"). Bajo los planos de los aparatos navales un único misil Exocet; de cada uno de los otros pendían tres bombas de 250 kilogramos.

Al mando de los Zonda estaba el primer teniente José Vázquez, como número dos el primer teniente Omar Castillo, el tres era el también primer teniente Ernesto Ureta y cuatro el alférez Gerardo Isaac.

Casi dos horas más tarde, el Exocet se desprende de su portador, pica hasta dos metros del mar y se dirige hacia el frente a más de 1.000 km/h. Los Super Etendard regresan a su base, los Skyhawk se zambullen tras la huella del misil. Un minuto después, el más joven del grupo, el alférez Isaac, descubre al objetivo, justo al frente, "inconfundible, inmenso, majestuoso. Veníamos entrando por la popa del 'Invincible'".

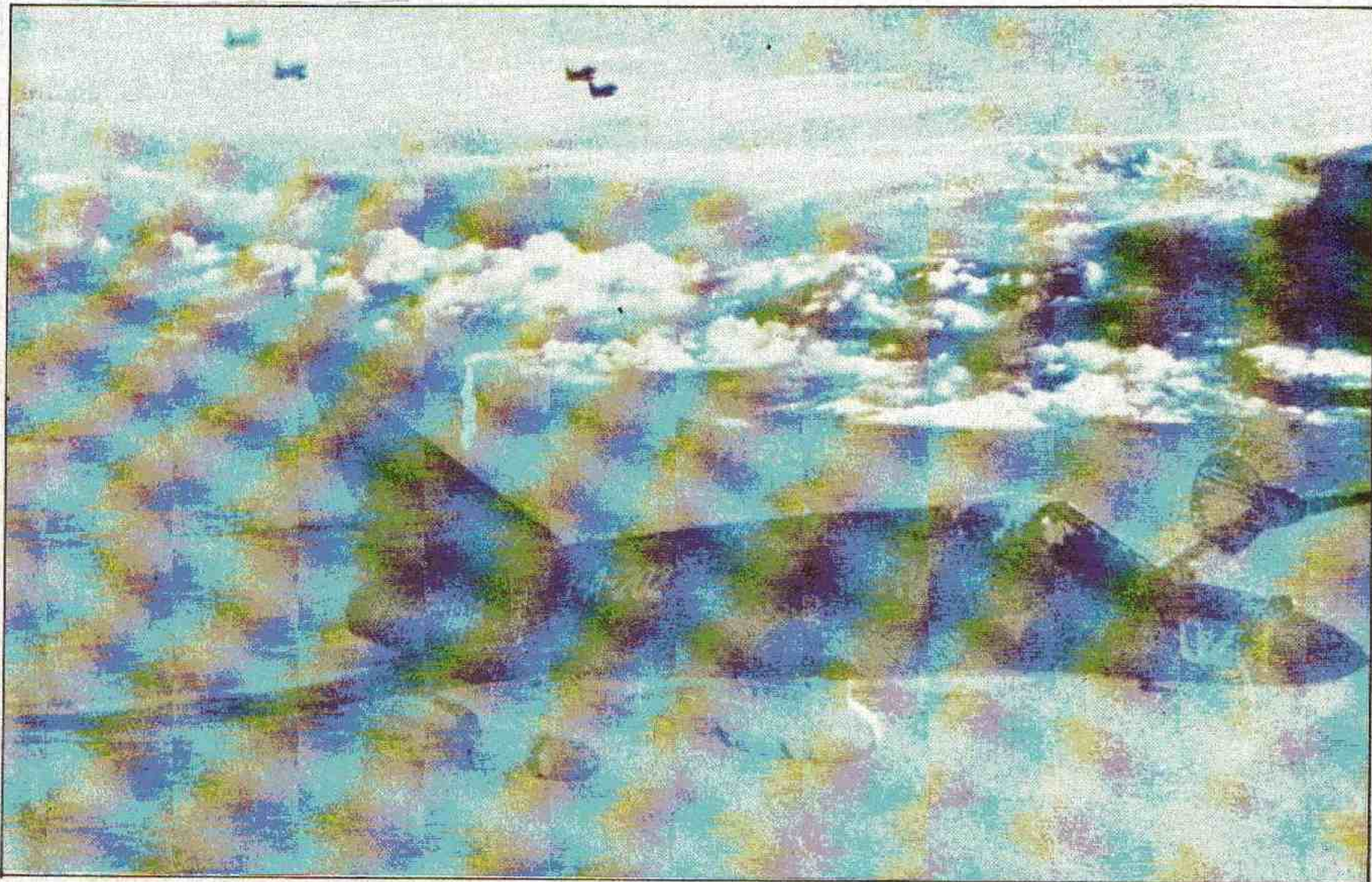
Ya era visible una columna de humo negro que se desprendía de uno de sus lados, cuando Ureta mira a su izquierda sólo para ver, impotente, como el avión de Vázquez perdía parte de su ala izquierda, estallaba la turbina y el jefe desaparecía para siempre en la inmensidad del mar, víctima al parecer de un misil Sea Dart. Los otros dos pilotos sólo alcanzan a vislumbrar su súbito estallido naranja.

A escasos segundos de alcanzar el blanco, una nueva explosión sacude al avión de Isaac. El A4C del primer teniente Castillo había explotado en el aire alcanzado por la artillería británica. La turbina, envuelta en llamas, impactó a la altura de unos de los ascensores del portaaviones.

Los dos pilotos restantes aprietan con rabia los disparadores de sus cañones. Ureta, más adelantado, lanza sus bombas sobre el sector trasero de la pista. Isaac llega al objetivo "cuando éste estaba totalmente cubierto de humo. La mole de su estructura ocupó toda mi visual, lancé mis bombas y salí por un costado, esquivando la isla" (la superestructura que se alza a un lado de la pista).

"Viré a la derecha, seguí un poco al frente, volví a la izquierda, testimonia el alférez Isaac, inventé maniobras esquivando misiles que no veía pero que estaba seguro me estaban disparando. Mientras me alejaba, alcancé a ver el portaaviones, cuyos contornos se habían borroneado totalmente y que sólo parecía una nube de humo en medio del mar."

Unos kilómetros más adelante los dos Skyhawks se reencuentran y vuelan juntos hacia los reabastecedores de combustible. Necesitan varios intentos para embocar la canasta. Desde los Hércules preguntan por los otros dos pilotos. "No los esperen", es la respuesta.



Histórica fotografía tomada en la etapa de ida durante la misión de ataque al HMS "Invincible". En primer plano el SUE 0752/ 3-A-202 piloteado por el C.C. Alejandro Francisco (con el único misil Exocet bajo el ala derecha) que se reabastece de combustible de un KC-130. Atrás, aguardando su turno, se advierte la formación sobre el horizonte de cuatro Skyhawks que acompañan a los Etendard. (De la misión participó también el T.N. Luis Collavino, con el SUE 0755/ 3-A-205, sin misil y en carácter de apoyo).

gación inercial y sus radares, que les permitían alcanzar objetivos en aguas abiertas. Además se incrementaba la cantidad de armamento a lanzar y en consecuencia la probabilidad de causar mayores daños.

La planificación meticulosa que requería la introducción de nuevos elementos en una operación de por sí compleja, aconsejó analizar y discutir con profundo detalle todos los aspectos y coordinar todos los movimientos: se fijó entonces la ejecución para el día siguiente, 30 de mayo.

Rumbo al blanco

A las 12.30 horas despegaron de la Base Aeronaval Río Grande, en Tierra del Fuego, dos aviones Super Etendard (uno portando el misil y otro de apoyo) de la Aviación Naval y cuatro aviones A4-C (armado cada uno con tres bombas de 250 kilos) de la Fuerza Aérea Argentina.

El blanco, según información de Puerto Argentino, se mantenía al sudeste del mismo y a 100 millas de distancia.

Después del despegue, los seis aviones se dirigieron hacia el primer punto de reabastecimiento, ubicado al sudeste de Isla de los Estados y a unas 120 millas al sur de Malvinas; tras 45 minutos de vuelo llegaron a este punto, reabasteciéndose sin problemas. Así siguieron hacia el Este, alternándose en el acople de las mangueras. Un último abastecimiento previo al ataque se concretó exitosamente al Sur de la posición estimada del blanco y, completos los tanques al máximo, iniciaron la aproximación de ataque con rumbo 330.

A una distancia cercana a las 150 millas del objetivo iniciaron el descenso adoptando una formación abierta, los Super Etendard separados ligeramente y los A4-C ubicados hacia la izquierda y derecha de cada avión naval.

A distancia apropiada los Super Etendard, ascendiendo levemente desde la altura a nivel de las olas a la cual volaban para evitar ser detectados por los radares enemigos, encendieron sus radares y obtuvieron en ellos un eco grande y otro mediano, levemente corridos al Este de la posición que habían previsto en sus cálculos. Acercándose un poco más y teniendo los radares perfectamente "enganchados" en el blanco, que estaba a menos de 20 millas de distancia, el avión Super Etendard líder de la formación informó la posición del blanco a los A4-C y disparó el único y último Exocet.

Los Super Etendard habían sorprendido nuevamente al enemigo aproximándose por un sector inesperado. El lanzamiento había sido perfecto, con eco en ambos radares y a una distancia que aseguraba el impacto.

Desprendido el misil, ambos Super Etendard giraron e iniciaron el regreso a su Base en Río Grande.

Mientras tanto, los A4-C aceleraron a fondo siguiendo la estela dejada por el Exocet, que dada su mayor velocidad se alejó rápidamente. La visibilidad era de 15 kms. aproximadamente; a esa distancia alcanzaron a divisar una densa columna de humo hacia la cual se dirigieron.

Durante su aproximación final dos A4-C fueron derribados por el fuego de cañones y misiles de los ingleses; los otros dos pasaron sobre el blanco lanzándole sus bombas y luego iniciaron su regreso: la descripción que estos pilotos hicieron del blanco, al cual vieron impactado por el misil, corresponde al "Invincible".

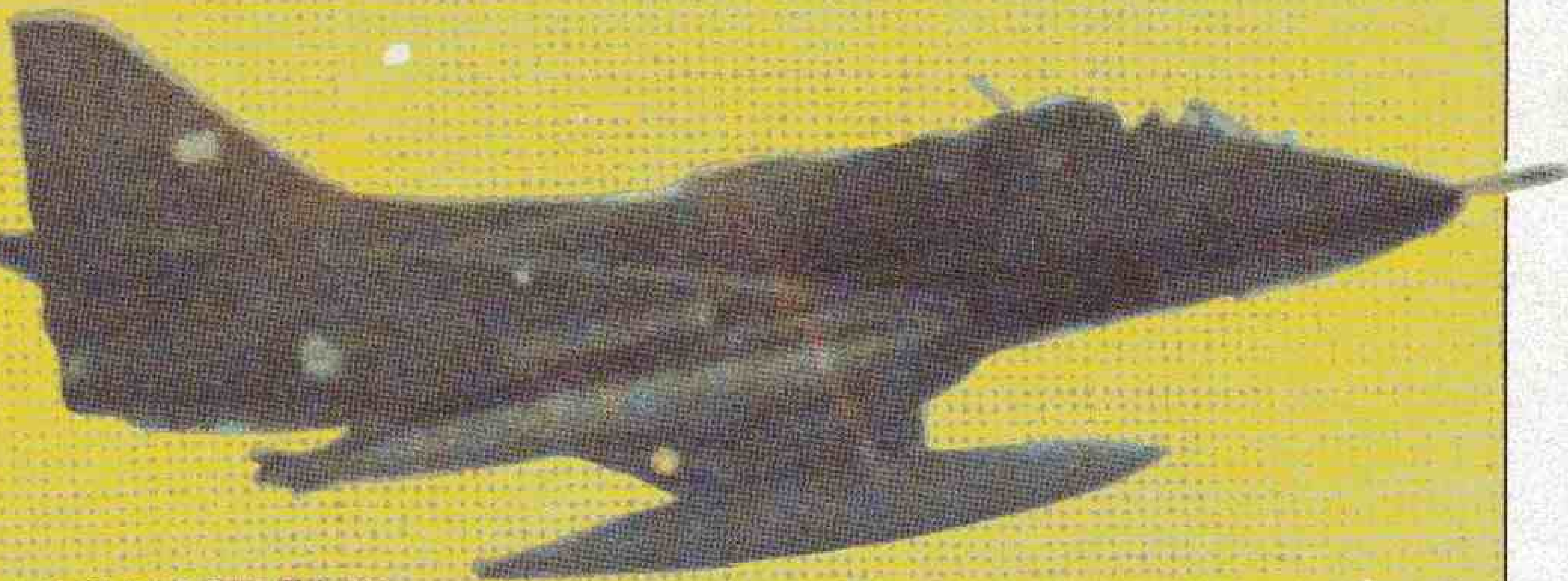
A diferencia de otros ataques sufridos por los ingleses, en esta oportunidad no hubo información sobre si el Exocet había dado en el blanco. Hay varios indicios que así lo indican, pero los británicos lo niegan.

Dice el Comandante del Ejército Español J. Romero Briasco, estudioso de temas de guerra aérea: "Reconocer que hubiera sido tocado el "Invincible" hubiera sido lo mismo que aceptar que la vulnerabilidad de la Task Force era total, y que si hasta ese día varios buques habían sido hundidos mediante ataques con técnicas propias de la Segunda Guerra Mundial, alcanzar el corazón de tan poderosa fuerza naval con tan precarios medios hubiera sido, sin lugar a dudas, un acontecimiento de notable repercusión para Occidente" (Malvinas, Testigo de Batallas).

Esta fue la última operación en que intervinieron los Super Etendard; a continuación fueron replegados a su lugar de asiento permanente, en la Base Aeronaval Comandante Espora, para reacondicionar su equipamiento electrónico y continuar sus adiestramientos específicos a la espera de nuevas oportunidades. Estas, como los nuevos misiles Exocet, no llegaron. Es de hacer notar que los ingleses sabían perfectamente de la limitadísima cantidad de estos misiles con que contaban los aviones navales argentinos: la inteligente dosificación de esta amenaza latente a lo largo de casi todo el conflicto, y una correcta administración de los medios para emplearlos con profesionalismo únicamente sobre objetivos vitales, permitieron que los resultados obtenidos afectaran significativamente el normal desarrollo de las operaciones británicas en el mar.

Documento

Omar Jesús Castillo sigue siendo abanderado



Un Skyhawk de los Halcones...

"Cuando ya llegábamos sobre el blanco, a dos kilómetros aproximadamente, una nueva explosión, cuya onda expansiva sacudió mi avión, abatió al primer teniente Castillo..." Así relató el alférez Isaac el último instante en que vio a su camarada y superior, cuando en formación atacaban al "Invincible". Así, en la llamarada del impacto de un misil hizo su tránsito a la gloria de morir en combate quien fuera abanderado de la Escuela de Aviación Militar en Córdoba y primero de su promoción.

Omar Jesús Castillo pertenecía a esa raza de pilotos a las que tan bien define el capitán Pablo Marcos Carballo cuando dice "nosotros, a nuestros camaradas caídos en Malvinas, no los lloramos, antes los envidiamos; porque tuvieron la dicha de morir jóvenes, en gracia de Dios y defendiendo una causa justa".

Nacido en las serranías cordobesas, quienes lo conocieron guardan de Omar Jesús un respetuoso recuerdo. Vecinos de Cosquín, su pueblo natal, remitieron a esta Editorial (en momentos en que preparábamos la presente obra) una carta con testimonios de la primera juventud del piloto inmolado. En ellos se consigna que en el año 1966 terminó sus estudios primarios en la Escuela Brigadier General Juan Bautista Bustos, con las más altas calificaciones, por lo que mereció ya el honor de ser su abanderado. Destino de portar la enseña Patria, el suyo lo cumplió hasta la muerte. Desde allí sigue señalando el camino a sus hermanos.



Escudo de la Escuela de Aviación Militar de la FAA con asiento en Córdoba.



Los Ingenieros del Ejército



El Arma de Ingenieros es tan antigua como el arte de la guerra, acompañó al Ejército Argentino desde su nacimiento con diferentes denominaciones. El 8 de setiembre de 1813 se creó una compañía de Zapadores como primera manifestación orgánica de tropas de ingenieros. En 1865 el Coronel Juan F. Cetz (primer director del Colegio Militar de la Nación) de origen húngaro organizó el primer Batallón de Zapadores. Los ingenieros habían participado en las Campañas del Alto Perú, Chile (en las batallas de Chacabuco y Maipú) y en las Guerras con el Brasil y Paraguay. Colaboraron con el General San Martín, especialmente en la Campaña de Chile, hombres como el Sargento Mayor Alvarez de Condarco y Antonio Arcos.

El 31 de enero de 1907 se produjo una reestructuración en el Ejército, por lo que se decretó la creación del Arma de Ingenieros con criterio orgánico para prestar apoyo a las grandes unidades de combate.

En la participación del arma en actividades cívicas se destacaron hombres de la calidad del General Mosconi, del General Savio y del Teniente General Pistarini.

Actualmente el arma está formada por Batallones y Compañías Independientes.

Durante la guerra de 1982 contra Gran Bretaña, las tareas específicas realizadas englobaron: Instalación de campos minados, construcción y remoción de obstáculos, voladuras de puentes, obras de fortificación, reparación y mantenimiento de aeropuertos, construcción de obras simuladas, artificios de engaño y trampas explosivas, potabilización de agua y el combate como infantería.

Participación específica en aquella campaña le cupo a la Compañía de Ingenieros 10. Esta es una unidad joven, que cuando fue creada el 16 de noviembre de 1964, instaló sus cuarteles en Campo de Mayo y, a partir del 31 de diciembre de 1969, se alojó en su asiento actual, en proximidades de la localidad de Pablo Podestá (Pcia. de Buenos Aires).

La citada unidad dependiente de la Brigada de Infantería X, combatió en Malvinas en el sector defensivo de Puerto Argentino.



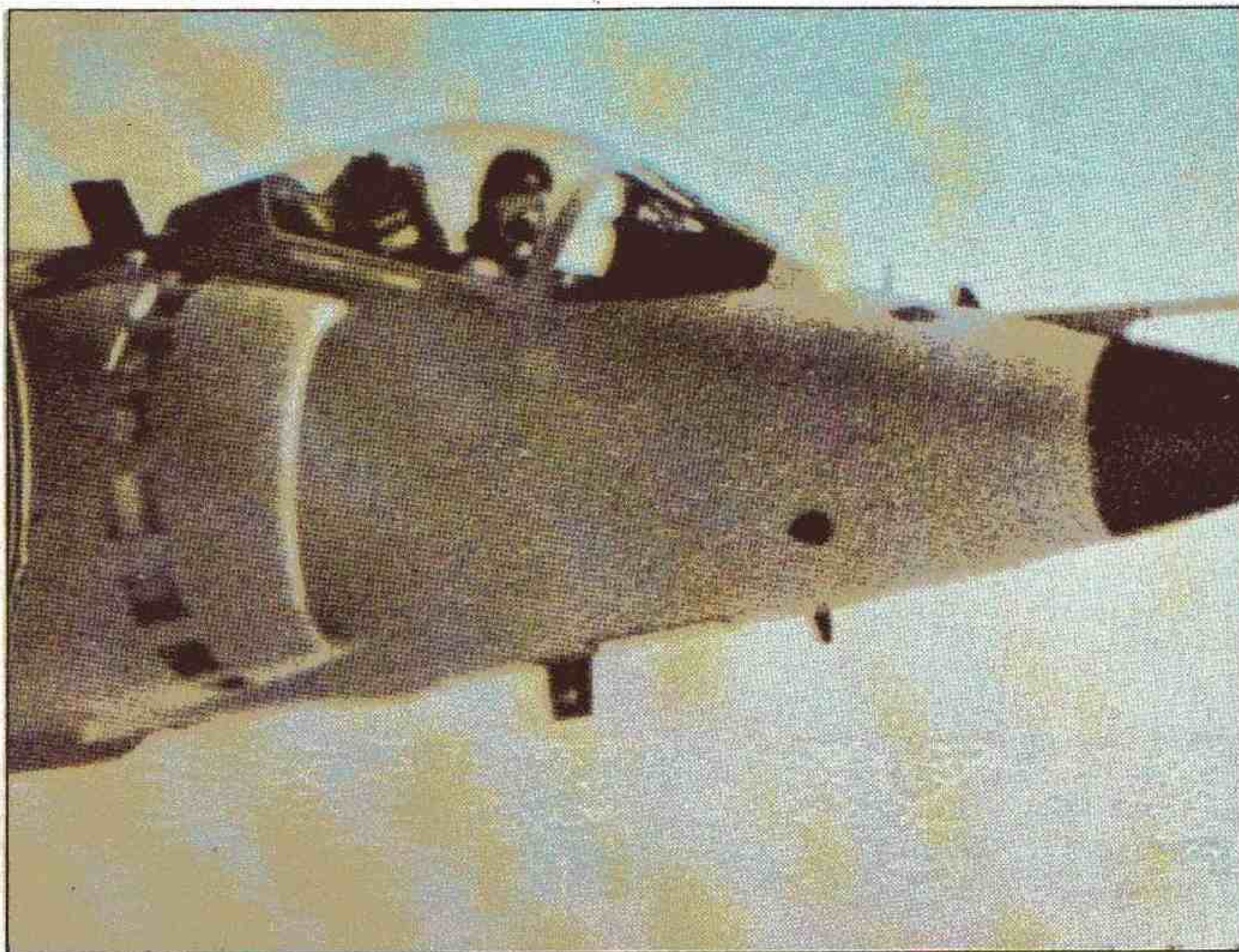
Además con elementos de ingenieros de refuerzo, efectuaron la voladura del puente que une Fitz Roy con Bluff Cove, obligando a los guardias galeses a realizar una marcha de 30 Kms. Los que optaron por no ejecutar este movimiento, permanecieron en el buque de desembarco Sir Galahad, siendo atacados más tarde en Bahía Agradable.

La Compañía instaló una cantidad aproximada de 1.500 minas antipersonales y 900 minas antitanques.



Aviones contra aviones y un derribo singular

Capítulo aparte entre las acciones aéreas de la campaña de Malvinas merecen los pocos, aunque precisamente por ello muy interesantes, combates de avión a avión registrados en el cielo de las islas. A continuación, una reseña de esas acciones, que incluye –ver Testimonio en recuadro– el único derribo de un Harrier por parte de un avión argentino. Este hecho, comprobado mucho tiempo después de finalizada la contienda, ha sido corroborado con la información disponible de ambos bandos.



El enemigo mortal que aguardaba a los aviones argentinos en el espacio aéreo sobre Malvinas. El FRS 1, llamado Sea Harrier, orbitaba en parejas a la espera de interceptar las misiones que llegaban del continente.

Durante la guerra de las Malvinas fueron muy pocas las oportunidades en que se llegaron a concretar combates "aire-aire", es decir, el enfrentamiento individual entre dos aviones enemigos cuyo objetivo común es precisamente eliminar al contrario.

Las razones por las cuales no se dieron estas "peleas de perros" (como se las suele denominar traduciendo directamente la expresión en inglés "dog-fight") son varias. En primer lugar, los aviones argentinos destinados a esa tarea, los interceptores Mirage III, al carecer de equipo de reabastecimiento de combustible en vuelo, llegaban a las islas con una cantidad de carburante que sólo les permitía sobrevolar el archipiélago unos pocos minutos y con el riesgo permanente de que cualquier exceso en el consumo, como el que se produce al acelerar a velocidades supersónicas, les impediría retornar al continente.

Los aviones británicos tenían la ventaja de un mayor margen de tiempo en operación, ya que partían de puntos más cercanos y con el cálculo justo de vuelo para interceptar a los argentinos. Pero seguramente su mayor ventaja residía en el misil AIM-9L Sidewinder, de performances muy superiores a los Matra y Shafrir de la Fuerza Aérea Argentina.

No obstante, si las condiciones no se presentaban ampliamente favorables para los cazas ingleses, quienes controlaban a los Harrier preferían ordenarles rehuir el combate y no arriesgar un avión.

Entre esos escasos enfrentamientos entre aviones se cuentan el protagonizado el 1 de mayo por el primer teniente Eduardo Perona –en la acción en la que caería el primer piloto argentino, el capitán Gustavo García Cuerva– y el vivido por el entonces capitán Guillermo Donadille, quien logró el único derribo registrado de un Harrier en combate aire-aire a pesar de que, paradójicamente, ésa no era su misión. Sus testimonios dan cuenta de esos dos hechos.

Foto de la página 625: el amanecer recorta las siluetas de dos MV Dagger en una base del sur argentino durante la guerra de 1982.

El 29 de marzo de 1982 el primer teniente Eduardo Perona es enviado, en forma repentina y sorpresiva, tanto para él como para sus compañeros de escuadrón, a la Base Aérea de Río Gallegos. Cuatro días después, todos sabrían del desembarco argentino en las islas Malvinas.

Estreno de misiles

En las dos últimas semanas de abril llegan a la base los misiles aire-aire Matra R.550 Magic, recién adquiridos por la Fuerza Aérea Argentina, para armar a los Mirage III EA, lo que los obligaría a realizar entrenamientos de combate aéreo con los hasta entonces por ellos desconocidos ingenios franceses.

"Así llega el 1 de mayo, relata Perona, después de largas y agotadoras alertas atados al avión y a minutos de despegar para interceptar cualquier blanco que no fuera identificado y que se aproximara al aeródromo. Yo era el numeral del capitán Gustavo García Cuerva y habíamos estado en alerta hasta la medianoche del 30 de abril. Luego de unas horas de descanso retornamos de alerta a las 6.00 horas del 1 de mayo, con nuestros Mirage III armados con dos misiles R.550 y un Matra R.530 de tipo electromagnético" (este último de prestaciones inferiores a las del Magic).

Estacionados en la cabecera 25 de la pista de Río Gallegos, los dos M-III ven despegar a un reabastecedor KC-130 Hércules y poco después a una escuadrilla de A4 Skyhawk al mando del capitán Palaver. En ese momento les llega una orden fragmentaria: la misión: realizar cobertura aérea al noroeste de Puerto Argentino. Despegan y luego de la navegación de aproximación a las islas se ponen en comunicación con el Centro de Información y Control (CIC) de las Malvinas, que les ordena quedar orbitando a 30.000 pies de altitud (unos 10.000 metros). En esas condiciones los

Testimonio

El relato del capitán Donadille

A las 14.00 horas del 21 de mayo despegaba de San Julián una escuadrilla de aviones Mirage V Dagger, armados con bombas para atacar objetivos navales y sin misiles aire-aire, con el indicativo "Ratón" e integrada por los entonces capitán Guillermo Donadille, mayor Carlos Piuma y primer teniente Jorge Senn. Una hora después pasaban sobre la Gran Malvina para atacar en el estrecho de San Carlos.

Los británicos, a todo esto, ya habían detectado los corredores de entrada que utilizaban los Mirage argentinos, que no podían efectuar, como lo hacían habitualmente los A4 Skyhawk, grandes rodeos porque consumirían el combustible indispensable para regresar a sus bases. Fue así que los Harrier estaban al acecho, esperando a sus presas.

"Cuando estábamos a un minuto del objetivo, que eran los buques ingleses en San Carlos, relata Donadille, mi número tres, Senn, ubicado a mi derecha, en tanto que el tres estaba a la izquierda, me pega un grito por la radio: '¡Atento, un avión a la derecha!' Me fijo y efectivamente veo un avión un poco más lejos y volando casi en nuestro mismo rumbo."

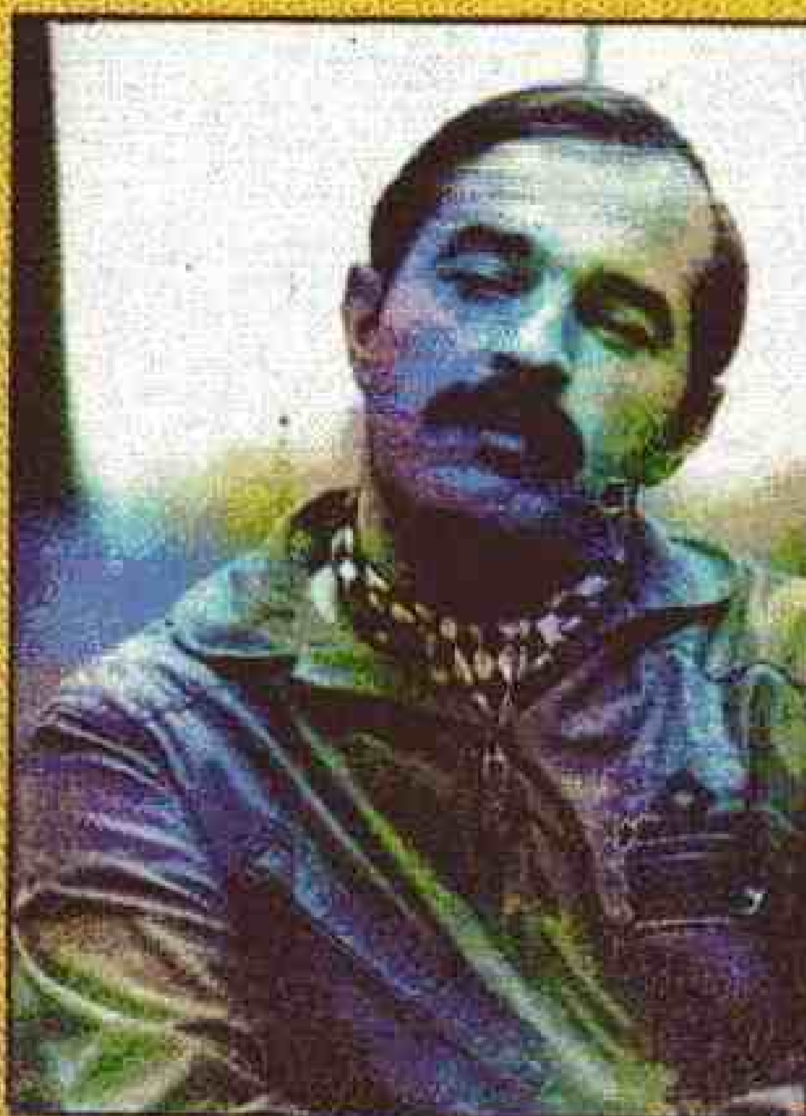
"Ahora resulta que lo curioso de la situación –pero ésto recién lo supe más tarde– es que Senn me estaba indicando otro avión que se acercaba a él un poco de frente y el que yo veo era un segundo aparato que estaba más lateral."

Donadille admite que en un primer momento llegó a pensar que se trataba de un Skyhawk argentino, ya que había poca luz y además lloviznaba. Pero cuando evidentemente el piloto del Harrier ve a Senn y comienza un viraje se pone en planta para atacarlo y en ese momento ya no caben dudas, era el enemigo.

"Entonces ordeno a la escuadrilla largar todas las bombas y los tanques suplementarios, porque con toda esta parafernalia no se puede virar en forma suficientemente rápida para intentar alguna maniobra defensiva con los ágiles aviones ingleses. De manera que ordeno eyectar las cargas y enfrentar a los Harrier."

Senn maniobra para enfrentar al que iba hacia él pero no ve al otro Harrier, a la derecha del jefe de la escuadrilla, que estaba acomodando su avión para dispararle un misil ("soldarle el caño", según la jerga de los pilotos, que describen así gráficamente el efecto de la explosión del misil en la tobera de escape de la turbina).

"Aunque el Harrier se encontraba fuera de la distancia de tiro de los cañones de 30 mm de mi avión, la



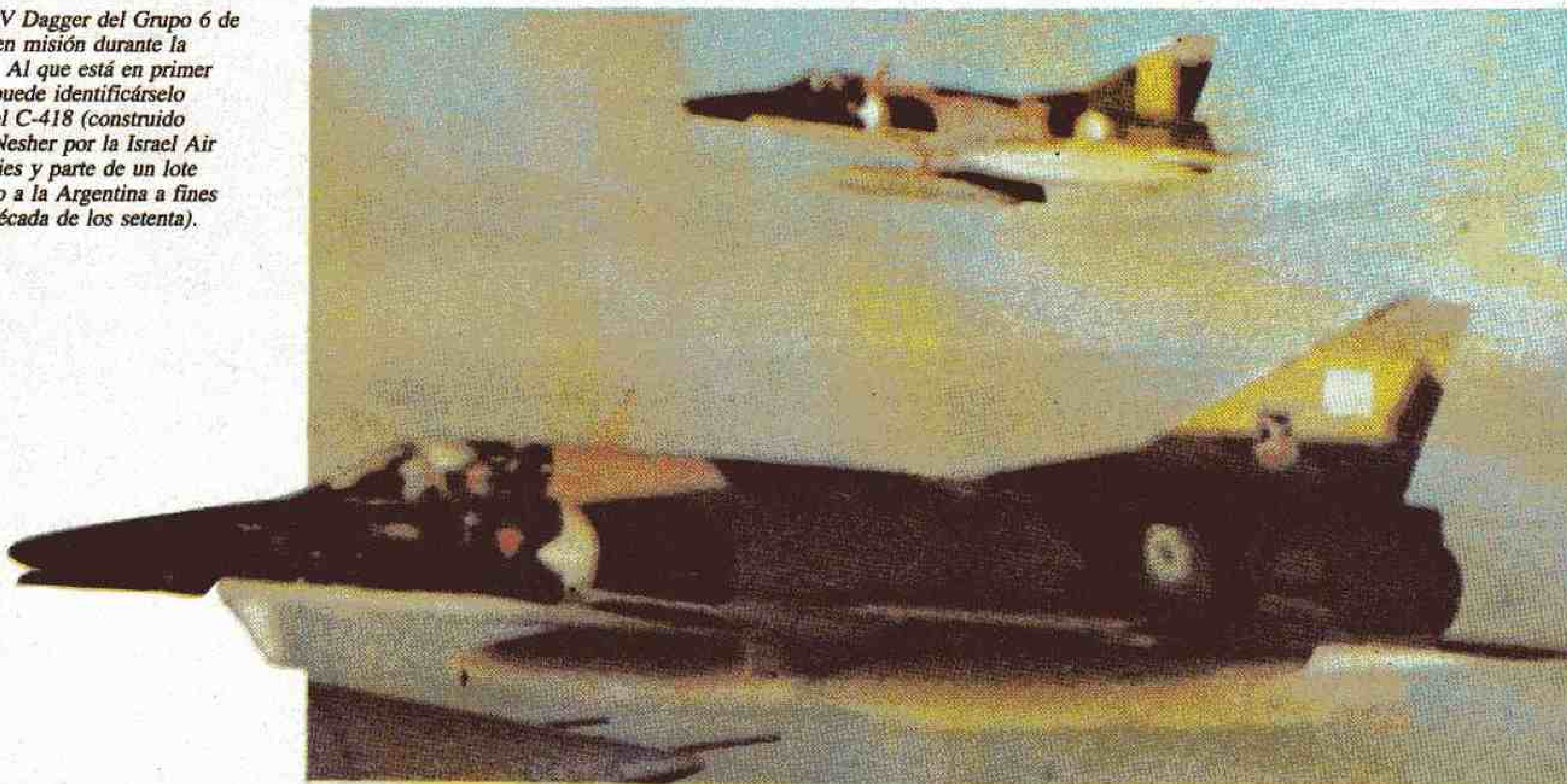
Capitán Guillermo Donadille

única arma con que contábamos para hacerles frente, prosigue Donadille, o sea que estaba a más de 700 metros, igual empiezo a disparar con la idea de que, cómo el fuego de los dos cañones ilumina toda la parte inferior del fuselaje, el británico me viera y no prosiguiera con su ataque al inadvertido Senn."

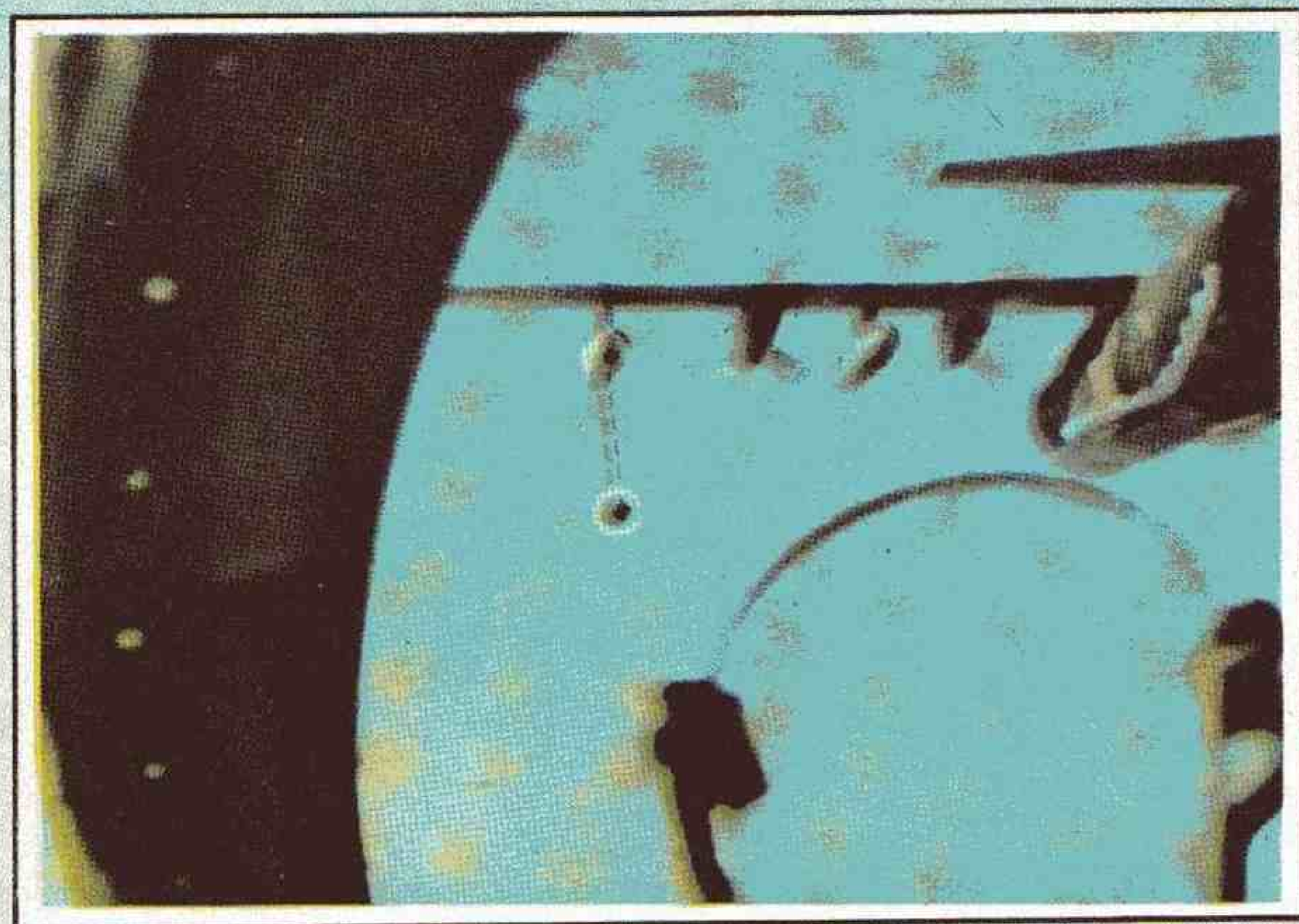
"Efectivamente me ve porque inmediatamente lo deja a Senn, invierte y pica hacia el suelo. Yo como mejor pude invertí mi avión hacia donde supuestamente pasaría el inglés, todo ésto a unos 100 metros del suelo, y empiezo a disparar, sin mira ni nada, le apunto con el avión y tiro por donde imaginaba que iba a pasar… y al parecer pasó por ahí. Yo casi me trago el suelo por seguirlo pero el Harrier pasa por el 'chorro' de proyectiles. Pasamos tan bajo que en un momento pensé que el piloto británico se había estrellado."

Donadille logra salir de la riesgosa situación pero sólo para encontrarlo a Senn, "que venía cerrando (virando) como un enloquecido, así que tengo que volver a invertir o si no chocamos los dos. Pero paso, acomodo el avión y en ese momento me pegan un misilazo y tengo que eyectarme". Luego sabrían que en realidad habían sido atacados por cinco Harrier.

En cuanto a la suerte corrida por el Harrier atacado por Donadille, en ese momento el único dato con que contaban, además del informe del piloto argentino, era el de uno de los puestos de observación en tierra, que había visto pasar humeando al caza británico. Recién en agosto de 1984 una minuciosa investigación de los hechos probó que el Harrier había resultado seriamente dañado y tras alejarse poco más de 30 kilómetros el piloto se vio obligado a eyectarse debido a que tenía fuego a bordo. El aviador, capitán de corbeta Harry Trent, fue rescatado por un helicóptero Sea King inglés.



Dos MV Dagger del Grupo 6 de Caza, en misión durante la guerra. Al que está en primer plano puede identificárselo como el C-418 (construido como Nesher por la Israel Air Industries y parte de un lote vendido a la Argentina a fines de la década de los setenta).



Mirage podían permanecer sólo entre 10 y 15 minutos, antes de verse obligados a retornar al continente por falta de combustible. Por la radio escuchan al operador informar a la escuadrilla del capitán Palaver que una Patrulla Aérea de Combate (PAC) británica se les estaba acercando, por lo que los Skyhawk, que no llevan misiles para combate aire-aire, no tenían otra alternativa que escapar a máxima velocidad y rasante.

"En ese momento, continúa el relato de Perona, el capitán García Cuerva tomó la valiente decisión de regresar y tratar de sacar a la PAC de la persecución a los A4 y pidió al operador del radar que nos vectoriara para atacar a los aviones ingleses. Logramos nuestros propósitos, pues cuando la PAC se vio asediada por su sector posterior por nuestros aviones, invirtieron su rumbo y nos enfrentaron para lograr un cruce de frente."

"Nosotros nos separamos lateralmente entre 1.000 y 2.000 metros para tratar de realizar un disparo de frente con nuestros misiles R.530, pero los radares no tuvieron una buena detección y solamente nos cruzamos con los dos Sea Harrier, nosotros por abajo unos

En la excepcional foto del recuadro –tomada por el mismo piloto– se ve la aproximación de un Skyhawk A 4B a la manga de reabastecimiento de un KC-130. La escena grande abarca a dos cazas tomando combustible simultáneamente.



3.000 pies y allí inmediatamente pusimos rumbo a Río Gallegos. Aterrizamos pensando que no llegábamos, ya que mi liquidómetro marcaba 240 litros de combustible remanente y 200 el de mi jefe de sección (una cantidad despreciable, dado el consumo de esos reactores) cuando estábamos tocando pista."

Otra misión

Poco después, durante el almuerzo, los dos pilotos de Mirage se estrecharon en un abrazo con los integrantes de la escuadrilla de Skyhawk a la que habían protegido, el capitán Palaver, el primer teniente Guadagnini y los tenientes Gálvez y Gómez.

Un breve descanso y ambos están nuevamente en alerta en la cabecera de pista, pero esta vez no llevaban bajo sus planos los misiles R.530, sólo irían con los Magic.

"Aproximadamente a las 15.30 horas nos llega una nueva orden fragmentaria con idéntica misión a la anterior, así que despegamos rumbo al sector asignado, que era en las proximidades de la Gran Malvina. Cuando nos estábamos aproximando a la zona, continúa Perona, nos debíamos comunicar con el CIC Malvinas, directiva que debían cumplir todas las aeronaves, por lo cual la frecuencia estaba totalmente saturada dada la gran cantidad de aviones que habían despegado desde el continente ese día para ir a atacar a la Task Force."

El operador del radar de Malvinas los dirige hacia una PAC que pone rumbo opuesto al de ellos. Cuando estaban separados por unas 80 millas, el capitán García Cuerva pregunta cuál era el estado de la pista de Puerto Argentino, porque, tal como lo habían planeado previamente, si entraban en combate eyectarían los tanques suplementarios de combustible, a pesar de que se había ordenado no hacerlo, y en caso necesario intentarían aterrizar en el aeródromo de la capital isleña. Pero la pregunta quedaría sin respuesta.

Perona recuerda que el operador de radar decide separarlos para interceptar a la PAC y así "nos separamos unos 45 grados a cada lado del rumbo que traíamos". En ese momento eyectamos los tanques pendulares de 1.700 litros, pero una falla en el sistema provoca que el tanque derecho de mi avión quedara en su lugar. Luego el operador nos ordena otro cambio de rumbo y me informa que tenía un blanco a unas 30 millas con rumbo opuesto y a menor altura que la mía, por lo que comencé una suave picada.

"Más tarde me informa que nuestra separación era de 10 millas y como no lo tenía en contacto radar decidí buscarlo visualmente. Logré verlo por contraste contra la capa de nubes que había más abajo y cuando estaba a unas 6 ó 7 millas informé que veía un Sea Harrier con rumbo opuesto al mío."

"Antes de cruzarnos comencé una fuerte trepada para lograr mayor altura, pero el tanque que tenía colgado aún bajo el ala malogró la performance de ascenso y cuando miré al costado puede divisar claramente al Harrier en el lateral izquierdo, a unos 500 metros, así que entramos en un cruce de tijeras."

En uno de esos cruces el primer teniente Perona siente una tremenda sacudida en su avión y por la radio informa "Me dieron, voy a eyectarme." García Cuerva, que lo escucha, le desea suerte.

"Entonces le digo (a García Cuerva) que voy a tratar de llegar a una costa que veía a unas 30 millas pues no tenía intenciones de eyectarme sobre el agua sin el traje anti-exposición, ya que en esos días no todos llevaban ese equipo. Así que después de navegar unos momentos interminables y cuando ya no tenía prácticamente comando, pues el avión tendía a rolar por efecto del tanque, y prácticamente sobre la línea de la costa de la isla Borbón, tiré del comando superior de eyección y me encontré colgado del paracaídas tratando de evitar que el viento me llevara hacia el agua."

"Cuando estaba por llegar a tierra, el paracaídas gira y toco, por las irregularidades del terreno, primero con

Mirage III EA del Grupo 8 de Caza, identificado con la matrícula I-011 (interceptor) que durante la guerra estuvo basado en Río Gallegos. Nótese la banda amarilla en la cola, pintada en mitad de los combates para distinguir mejor a la aviación propia.



Una sección de M III en formación de combate sobre el Atlántico Sur.

el pie derecho y luego el izquierdo, lo que me provocó una fractura en el tobillo derecho y un esguince en el otro."

Como medida de precaución, Perona ocultó entonces su paracaídas y los documentos de vuelo, e intentó llamar por la radio de emergencia, pero sin obtener respuesta alguna. Cuando las lesiones le impidieron prácticamente caminar, un helicóptero Agusta del Ejército lo recogió y lo trasladó a un establecimiento en Bahía Elefante que operaba como base aeronaval. Allí se encontraban los Pucará que habían salido de la base aérea militar "Cóndor", en Darwin, a raíz del bombardeo que habían sufrido horas antes.

Después de permanecer un día en camilla en la base aeronaval, Perona es trasladado en un Beechcraft B-200 de la Armada hasta Río Grande y de allí en un Electra hasta Buenos Aires, donde fue internado en el Hospital Aeronáutico Central.

Ya en la calma del hospital, Perona intentó reconstruir lo sucedido. "Yo tenía tres suposiciones de lo ocurrido: la primera que había impactado en vuelo con el Harrier, la segunda que otro avión, al cual yo no había visto, me había derribado y la tercera que el avión con el cual había entrado en combate había logrado lanzar su misil." Así se lo informó a sus superiores y en una entrevista televisiva narró la primera versión.

"Pero con el tiempo, concluye Perona, los hechos me demostraron que la maniobrabilidad del Sea Harrier (con su notable capacidad de frenar hasta quedar 'suspendido' en el aire) era rotunda y el piloto con el que había entrado en combate había logrado una buena posición para lanzar su misil AIM-9L Sidewinder."

Documento

Los misiles aire-aire Matra, Magic y Shafrir

La Fuerza Aérea Argentina contaba con tres tipos de misiles para el combate aire-aire, los franceses Matra R.530 y R.550 Magic y el israelí Shafrir. Aunque estos dos últimos fueron diseñados para competir con el Sidewinder, ninguno de ellos iguala las notables performances del sofisticado modelo 9L del misil estadounidense.

En la segunda mitad de la década del cincuenta, la fábrica Matra, que por entonces era la compañía europea de mayor experiencia en el tema, ya que había desarrollado en 1948 el primer misil aire-aire de la posguerra, encaró el diseño de un nuevo proyectil auto-guiado, que llevaría la denominación R.530. Para mejorar su comportamiento aerodinámico fue dotado de alas delta cruciformes y cuatro aletas de control en la cola, dos de las cuales con alerones para el efecto de rolido.

Como propulsor utiliza un motor Hotchkiss-Brandt/SNPE Antoinette, que le brinda 2,7 segundos de impulso con 8.500 kg de empuje y luego 6,5 segundos de régimen sostenido, con lo que puede alcanzar blancos situados hasta 18 kilómetros. El guiado puede ser con cabeza buscadora infrarroja o con radar semiactivo, en este último caso trabaja en conjunto con el radar Cyrano de los Mirage.

El R.550 Magic, que significó un verdadero éxito para Matra, compitió con ventajas sobre los primeros modelos de su rival Sidewinder e inclusive sus fabricantes lo diseñaron de manera tal que pueda ser utilizado desde los mismos lanzadores del AIM-9 estadounidense.

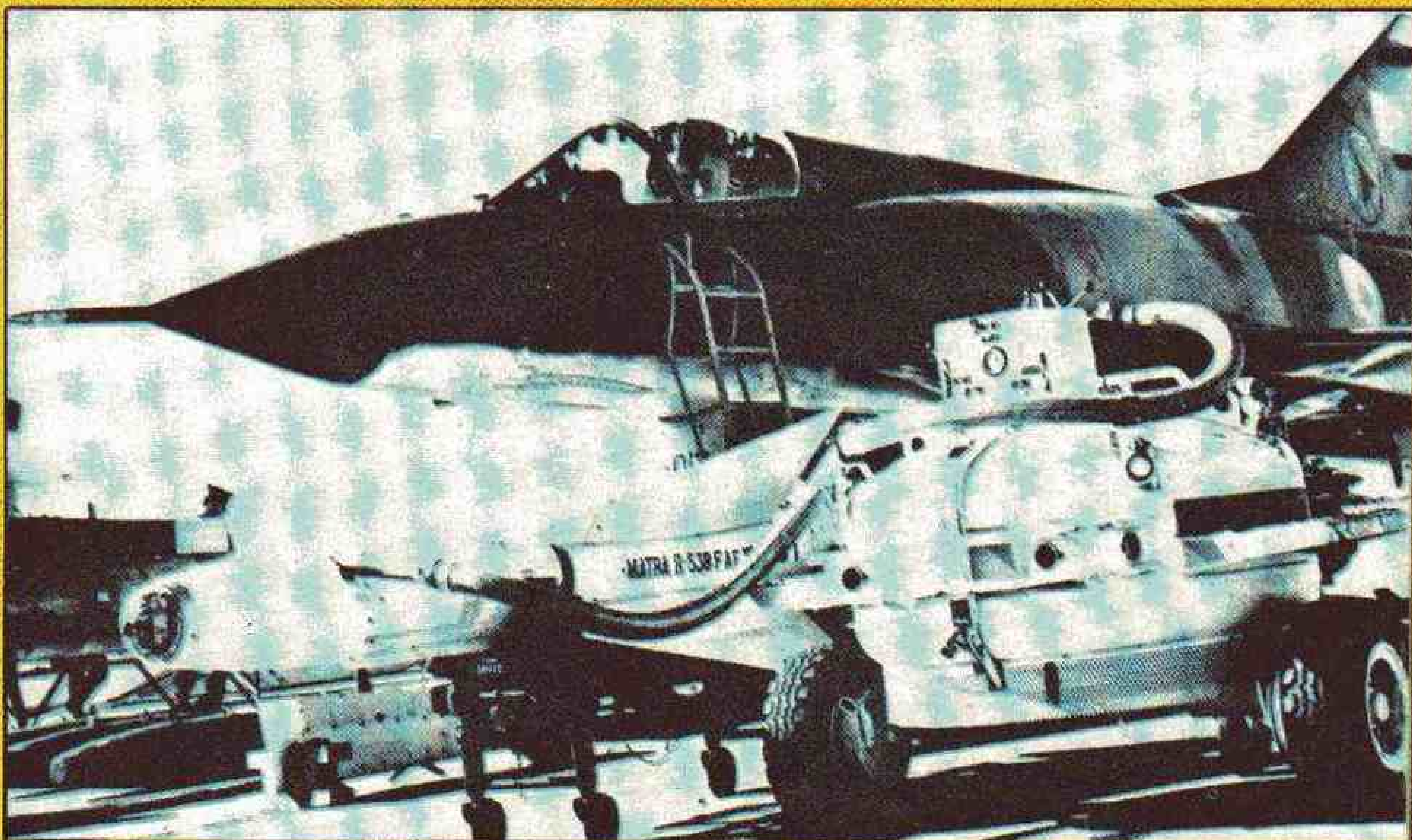
Impulsado por un motor cohete de combustible sólido SNPE Romeo, puede impactar en un avión situado a diez kilómetros de distancia guiado por sus sensores de infrarrojo. Su carga explosiva de algo más de 6 kg es activada por espoletas infrarrojas de proximidad y de impacto.

Sobre la base del Sidewinder, los israelíes desarrollaron, a principios de los años sesenta, su propio misil aire-aire, el Shafrir (libélula). Los pocos datos conocidos sobre este ingenio detallan un sistema óptico Cassegrain (que utiliza dos espejos parabólicos para concentrar la radiación infrarroja), aletas de control y alas fijas.

La diferencia más evidente del Shafrir con el misil que lo inspiró es su diámetro considerablemente mayor. Con cinco kilómetros de alcance, el Shafrir es detonado por espoletas de impacto o de proximidad, para lo cual cuenta con una serie de pequeñas ventanas alrededor de la nariz para los sensores correspondientes.



Misil aire-aire Magic bajo el ala de un M III en la BAM Río Gallegos.



Un misil Matra R. 530 es alistado junto al avión portador, un M III EA

1 2 3 4 5 6 7 8 9

EXOCET MM 38

Exocet MM-38

Montaje argentino para disparo desde tierra

(1) *Alimentación de energía y sistema de mando de dirección*

(2) *Cohete de aceleración*

(3) *Motor de sustentación*

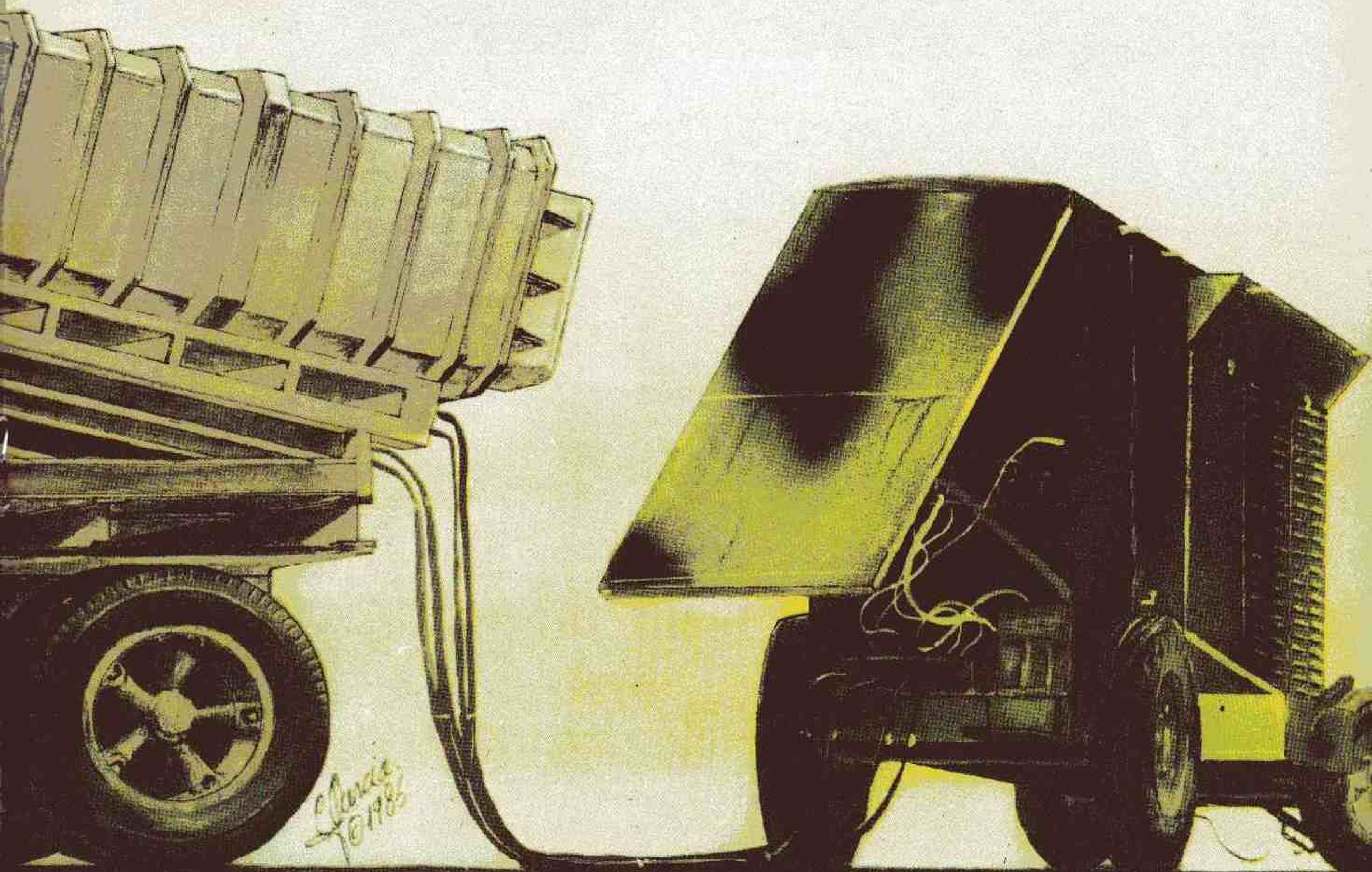
(4) *Carga militar*

(5) *Carcaza de fragmentación*

(6) *Unidad de lógica*

(7) *y* (8) *Sistemas de guiado*

(9) *Cabeza de guiado*



Exocet MM-38, en misión de alto secreto: "Instalación de Tiro Berreta"

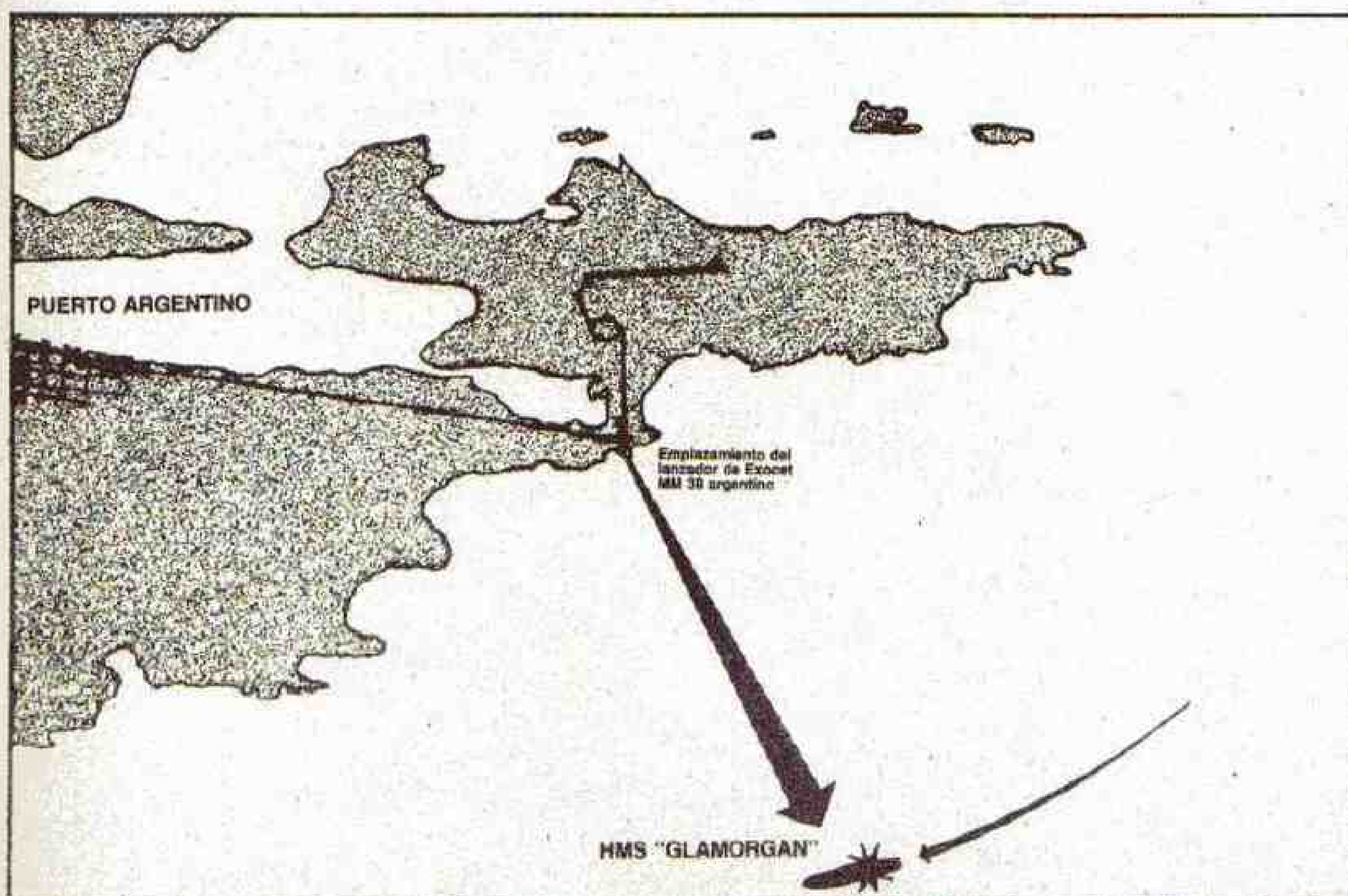
Son indudablemente numerosas las situaciones en que los argentinos, por falta de medios adecuados, se vieron precisados a apelar al ingenio: esa facultad del espíritu que permite discurrir e inventar. En estecaso de la guerra, muchos lo hicieron aún a riesgo de su propia vida, es decir, exponiéndose en el mismo campo de batalla y sin tener una seguridad objetiva en el terreno de los resultados. Podía ser como no podía ser. Pero hubo que estar allí para comprobarlo.

Es el caso del Exocet MM-38, un misil que tenía nuestro país al tiempo del conflicto, pero que había sido concebido exclusivamente para lanzar desde un buque contra otro buque. Es el Exocet Mar-Mar: en todo el mundo existían estas poderosísimas armas, pero sólo para combate en el mar.

En el Estado Mayor argentino se planteaba entonces un problema muy serio: cómocontrarrestar la acción de los buques ingleses, que constantemente cañoneaban sobre Malvinas y causaban enormes daños. No había medios para evitar que esos buques —por la noche a salvo de nuestra aviación— batieran permanentemente a los defensores de las islas.

Una de las ideas que surgió fue la posibilidad de sacar toda la instalación de Exocet MM-38 de un buque y trasladarla a un trailer o camión para poder, desde esa instalación improvisada, efectuar un lanzamiento. Se estudió el caso de inmediato. Pero la conclusión frustró la idea: se necesitaban alrededor de dos meses para extraer el misil y su compleja instalación de un buque. La guerra estaba ahí, en plena marcha (era principios de mayo del 82). Los buques británicos continuaban su ataque nocturno sistemáticamente. No se podía esperar dos meses. La idea original quedó, pues, descartada. Pero no en el olvido, porque un grupo de marinos —entre los que se encontraba el capitán Julio Pérez— solicitó autorización para seguir estudiando el asunto y ver qué tipo de solución era factible. Ese grupo obtuvo vía libre del Estado Mayor Naval y continuó trabajando, día y noche, en el taller de misiles de Puerto Belgrano. La cuestión central era cómo "engañar" al misil, de tal modo que en lugar de utilizar la computadora que tiene que enviar datos e intercomunicarlos con el Exocet, se utilizará una señal fija, como si estuviera en un buque. Eso evitaría el traspaso de toda la instalación de una nave, de alta complejidad técnica, y permitiría un lanzamiento desde tierra. Algunos hubieran pensado que era toda una innovación tecnológica propia de "locos", que sólo a los argentinos se les podía ocurrir semejante intento con tan escasos medios y tan escaso tiempo.

El croquis muestra la posición de la HMS "Glamorgan", fragata de la Clase 21 que fue alcanzada por el Exocet MM 38 disparado desde tierra por los argentinos. También marca la trayectoria del misil que impactó causando serios daños y numerosas víctimas.



Pero fue así, tal cual. Se les ocurrió. El mismo capitán Pérez recuerda ahora que se presentó entonces una situación algo cómica, "porque cortábamos cables —dice— y probábamos señales mediante cablecitos, y estos cablecitos se juntaban con otros para simular otras señales, y estas otras eran aplicadas con pilas, y así obteníamos, sucesivamente, indicios, marcas, signos que nos permitían reconstruir un sistema. Este trabajo nos llevó cuatro días, a partir de la segunda semana de mayo. Al cabo de numerosos ensayos, llegamos a la conclusión, casi fantástica, de que sí, podíamos "engañar" al misil".

La novedad fue comunicada entonces al jefe de Arsenal, Julio Degrange, quien de inmediato brindó todo el apoyo necesario para llevar adelante el invento.

Aparentemente resuelto el problema del reemplazo del sistema computarizado del buque, había que resolver el problema de la plataforma de lanzamiento. Como no podía ser de otra manera (al igual que los múltiples "cablecitos" utilizados para el sistema de computación), en este caso también se utilizaron elementos precarios. Se le suministraron al capitán Dávila todas las especificaciones técnicas de lo que se necesitaba con alimentación eléctrica, y él empezó a construir la parte mecánica: una rampa de lanzamiento con grupo electrógeno. Para ello, al estilo argentino ante las emergencias, tomaron un chatón y sobre él armaron una estructura de hierro, de tal modo que sobre esta "plataforma" se pudieran instalar dos misiles Exocet MM-38.

¿Qué era el ITB?

"Estábamos encerrados —cuenta el capitán Pérez— en una habitación, con dos tipos excepcionales cuyos nombres quiero recalcar: los técnicos Torelli y Shugt, y allí trabajábamos día y noche, en el más alto secreto. Nadie sabía lo que

De aspecto poco atractivo, pero muy eficaz, como se probaría luego, así se veía el ITB en los talleres.

estábamos haciendo, excepto los que debían saberlo. Recuerdo que inventamos una sigla para identificar nuestro trabajo: ITB. De ese modo, para todo el mundo estábamos "en el ITB", que significaba ni más ni menos que Instalación de Tiro Berreta, casi una broma. Es que resultaba casi ofensivo para la ingeniería concebir sobre todo hacer algo así, tan improvisadamente, con injertos, pedazos de cosas que conseguíamos por ahí... cablecitos... Lo cierto es que nadie podía entrar a esa habitación, y de ella salíamos alguna que otra vez para ir al buque y probar. Así experimentábamos."

La resolución de la plataforma inercial no fue un problema menor. Debía estar perfectamente centrada porque cualquier desacierto o impresición haría que el disparo fuese muy alejado del blanco. Todo berreta, es cierto: pero todo mínima y detalladamente previsto y controlado.

Una semana después estaba casi listo: la rampa, el grupo generador (con un motor monstruo, pero era lo único que había en ese momento) y la parte electrónica. Se hicieron entonces una serie de pruebas: alrededor de 20 lanzamientos sucesivos, con distintos parámetros. El nuevo invento parecía caminar. Aquello que hacía días resultaba imposible ahora estaba ahí: era un tremendo armatoste, feo y repulsivo a la vista, pero con el poder de los Exocet, cuya eficacia desde el aire ya había sido suficientemente demostrada.

Se le dio una mano de pintura, se lo cubrió con lona, todo en el mayor secreto. El siguiente paso era trasladarlo a las islas. Se habló con Fuerza Aérea, que dispuso dos aviones Hércules. Sólo el chatón pesaba seis toneladas, y cada misil mil ochocientos kilos. Con el ITB, una criatura mortífera para neutralizar en parte el incesante bombardeo inglés, viajaba su "papá": el capitán de navío (ingeniero) Julio Pérez.

Una vez en Malvinas, se coordinó con el almirante Otero los lugares donde instalar los "mamotretos". Pérez y los tenientes Mario Abadal y Edgardo Rodríguez vieron que la única posibilidad era el camino que unía Puerto Argentino



C.N. Julio Pérez, ingeniero, especializado en electrónica y "papá" del ITB.

con el aeropuerto. Era el único lugar que podía soportar semejante peso en forma estable.

Una de las dificultades fue disimular ante los Kelpers lo que se estaba preparando. Ya por entonces (primera semana de junio) se sabía que no pocos de ellos podrían informar de la novedad a los ingleses, de modo que se optó por trabajar en el ITB exclusivamente de noche. Otra dificultad que hubo que superar fue la obtención precisa de la distancia de los buques británicos. No había un radar apto para este cometido, de manera que hubo que improvisar también esto, con un radar antipersonal de Ejército que operaba el ex-oficial de marina Ríes Centeno. "El radar daba información de una manera, y nosotros la necesitábamos de otra —cuenta el capitán Pérez—. De modo que nos construimos tablas de cálculo con una calculadora manual, y convertíamos los datos en determinados valores de tensión, ajustando cada potenciómetro a simuladas distancias o valores angulares". Todo se hacía a mano, sobre la marcha; todo a pulmón y de puro corazón. Mientras tanto, el bombardeo inglés, obviamente, no cesó. Se estaba sobre el final de la batalla, de modo que el hostigamiento británico crecía.

Intento Fallido

Ultimados todos los detalles y obtenida la primera información de dos buques ingleses, se realizó el primer disparo. El misil no salió, tal vez porque los sacudones del ITB

desconectaron un cablecito de los tantos instalados improvisadamente. Esa misma noche se realizó el segundo disparo. Esta vez el Exocet partió, pero completamente alejado del blanco. Sucedió que no se había esperado el tiempo suficiente entre el lanzamiento de un misil y el otro (20 minutos). El capitán Pérez reconoce que la ansiedad de hacer impacto y darle a los ingleses hizo que el tiempo de disparo entre uno y otro le pareciera "un siglo". Y sólo habían pasado ocho minutos.

Pero, por primera vez en la historia, se había logrado el disparo de un Exocet concebido de buque a buque y disparado desde tierra. Los ingleses dijeron después que los argentinos habían recibido información de los franceses. No es verdad. Además, este sistema con el MM-38 no había sido inventado entonces ni siquiera en Francia.

Pero la historia no termina ahí. Después del segundo intento fallido, pasaron varias noches de tensa espera: Por una extraña razón —tal vez no tan extraña, claro—, los buques ingleses comenzaron a hacer una trayectoria bastante errática y, en general, no entraban a la zona de alcance del ITB (38 kilómetros). A veces estaban al alcance del misil, pero no del radar (30 kilómetros).

Danza India

"Entonces sucedió una anécdota —recuerda Pérez—. Los técnicos Abadal y Rodríguez me decían en broma que bailáramos una danza al estilo de los indios norteamericanos en sus películas, cuando pedían lluvia, por ejemplo. Tendríamos que bailar una danza india alrededor del mamotreto para atraer a los buques ingleses. Insistían con eso, y las noches pasaban. Los buques no se acercaban. Pero seguían disparando. Hasta el 11 de junio, por la noche, todo en secreto, los tenientes Abadal, Rodríguez y yo bailamos el clásico "uca" "uca" alrededor del ITB. Esa noche le dimos a la Glamorgan".

Así empezó la noche del 11 al 12 de junio. Se produjo un largo cañoneo británico y a las 3 de la madrugada el radar captó a un buque, en alejamiento. El capitán Pérez decidió lanzar su invento. Lanzaron. En medio de tanta oscuridad, se vio la estela del Exocet que se perdía en el mar. A los pocos segundos pudo verse que en las nubes se reflejaba una enorme explosión que iluminó toda la línea del horizonte. El impacto argentino dio en plena popa, sobre la banda de babor, de la fragata "Glamorgan": una de las que, durante el conflicto, atacó más incesantemente a los argentinos. La dejó fuera de combate, con lo cual se cumplía a la perfección el objetivo específico del Exocet. La "Glamorgan" nunca más volvió a atacar.

Pero ya estábamos en el final.

Tan positivo fue este invento de los argentinos, que hoy en día los propios ingleses lo instalaron nada menos que en Gibraltar. Algunos sostienen que lo copiaron, porque todo el "armatoste" del ITB quedó en las Malvinas después del 14 de junio. Pero no hay razón para pensar así de los ocupantes de Gibraltar.

Testimonio

El radar del ITB

Una de las personas que sabía a la perfección por dónde pasaban los buques ingleses todas las noches fue el ex-marino Carlos Ríes Centeno, quien estaba en Malvinas en su condición de director y productor del programa nacional de TV "La Aventura del Hombre." Lo sabía porque, a poco de su llegada, obtuvo del teniente coronel Balsa permiso para utilizar un radar antipersonal "Rasit", con el que podía captar, en forma visual y auditiva, la ubicación de cada nave de la flota inglesa, hasta 30 kilómetros. Como sabemos, esas naves hacían sistemáticamente el trabajo nocturno de bombardeo a las posiciones argentinas en las islas. De noche, nuestros aviones no los podían ver. De día los buques se alejaban lo suficiente como para quedar fuera de alcance.

El bombardeo inglés fue, pues, una verdadera pesadilla contra la cual parecía imposible hallar un remedio.

Hasta que apareció el ITB. Con toda su improvisación, la llegada del equipo del capitán Pérez alentó serias esperanzas de contrarrestar el implacable bombardeo británico. Por supuesto: esto indicaba que ni por entonces (primeros días de junio) se pensaba en una rendición.



Carlos Ríes Centeno

Lo cierto es que el radar de Ríes Centeno se integró al sistema del ITB, y se integró de tal forma que resultó vital: sabía por dónde pasaban los buques y podía calcular las distancias, de tal modo que, con la calculadora manual y previos cálculos a mano, se llegaba a hacer el trabajo que hace una computadora en el barco de instalación original.

Ríes Centeno recuerda que, para evitar la información satelitaria (además de la posible de los kelpers), todos los días el equipo se tomaba el paciente trabajo de instalar el "mamotreto" en sus distintas facetas: a partir de las seis de la tarde, en una camioneta destartalada, se comenzaba con el radar; media hora después llegaba un remolque con la rampa de lanzamiento, apuntada en el rumbo 180 Sur; después llegaban los conteiners de los misiles, luego el grupo electrógeno, etc. A partir de las 20,30, aproximadamente, estaba todo calibrado y comenzaba a operar el sistema íntegro. "El mayor peligro –cuenta Ríes Centeno– eran los helicópteros. Lo neutralizamos con protección antiaérea de misiles SAM 7, provistos por los comandos del capitán Menghini. Así llegamos a la noche del disparo, luego de intensas búsquedas y esperas. A eso de las 3 de la mañana del 12 de junio, a una distancia de 29.600 metros, detectamos un blanco. Era un barco que había bombardeado duramente las posiciones del BIM 5. Transmití la información de distancia, en metros, y rumbo, en milésimos, al teniente Abadal. El, con una calculadora Hewlett Packard manual, convertía el informe en datos electrónicos y se los pasaba al capitán Pérez, quien los operaba en los instrumentos de control del ITB, que guiaban el lanzamiento. Así lanzamos el Exocet, y lo filmamos. Una vez que 'mi' radar dio los datos, yo salí corriendo hacia una loma y, desde allí, junto con Angel Libonatti, Jorge Sanders y Osvaldo Marino, registramos por primera vez en la historia el rumbo de un Exocet lanzado desde tierra, su trayectoria y luego el impacto en la 'Glamorgan'. En ese momento, en las islas, se escuchó una ovación, como en un estadio de fútbol. Yo me encontré abrazado, llorando, junto al capitán Pérez. ¡Al fin le dimos, al fin le dimos! Era el sentimiento de todos. Y en ese instante sentí algo terrible que aún ahora lo siento: me di cuenta del tremendo daño que causaría el Exocet, de cuántas vidas... Sin embargo, no sentí que matábamos gente. Matábamos ingleses. Supongo que así se debe pensar en la guerra. Por lo menos yo pienso así, aunque me doy cuenta que es terrible."



La roja insignia del valor

Muy cerca del combate, pero sin armas y con la más humanitaria de las misiones por cumplir, los buques hospital de la Armada Argentina prestaron valioso apoyo a nuestras tropas. La rápida atención y evacuación de heridos no sólo salvó muchas vidas sino que dio a los que luchaban la confianza en que no estarían solos a la hora del dolor. Bajo la insignia de la Cruz Roja, pintados de blanco para su mejor identificación, estos buques rescataron náufragos, aportaron personal médico especializado y funcionaron como verdaderos hospitales flotantes. Sus ambulancias eran helicópteros. Héroes anónimos todos sus tripulantes.

Sobre la cubierta del ARA "Bahía Paraíso" personal del buque hospital conduce en camilla a un herido argentino que acaba de ser evacuado en un helicóptero Puma.

"En esta cubierta, que si los hechos que puedan producirse así lo quieran, va a recibir la sangre y el dolor de aquellos que caigan en defensa de los sagrados intereses de la Patria, estarán los integrantes de la Sanidad de la Armada, preparados para la noble misión de curar, y en ella estoy seguro que no omitirán ningún sacrificio." Estas palabras fueron parte del discurso que, en conmemoración del Aniversario de la Sanidad Naval, pronunció el director del Hospital Naval Puerto Belgrano, capitán de navío médico Adolfo Julio Maille. Era el 21 de abril de 1982. Ya para esa fecha, luego de un intenso y acelerado trabajo de adaptación, estaba listo para partir rumbo al teatro de operaciones el buque hospital "Bahía Paraíso": el primero de América latina, constituido en modelo en su género, que mereció el elogio de los ingleses y de los miembros de la Cruz Roja Internacional y que, efectivamente, recibió la sangre y el dolor de los que cayeron y defendieron la

soberanía nacional.

El TOAS (Teatro de Operaciones del Atlántico Sur) dispuso de dos buques-hospital: el "Bahía Paraíso", que era anteriormente un transporte polar y fue reacondicionado a partir del 13 de abril, y el "Almirante Irizar", un rompehielos también readaptado y puesto en funciones a partir del 6 de junio de 1982. Un tercer buque (el hidrográfico "Puerto Deseado") no llegó a zarpar del puerto de Buenos Aires. Indudablemente, dadas sus características, fue el "Bahía Paraíso" el que tuvo mayor y más importante actuación en el conflicto.

Como unidad sanitaria de apoyo, el "Bahía Paraíso" funcionó tal como un hospital flotante: prestó asistencia médica integral hasta que los heridos eran evacuados al continente; operó como buque de abastecimiento de instrumental, medicamentos y sangre en Puerto Argentino, Puerto Fox, Howard, Bahía Elefante y el buque hospital inglés "Uganda". Asimismo, actuó en tareas de rescate de náufragos, y en otras múltiples propias de la guerra y de las condiciones adversas.

Conversión del buque

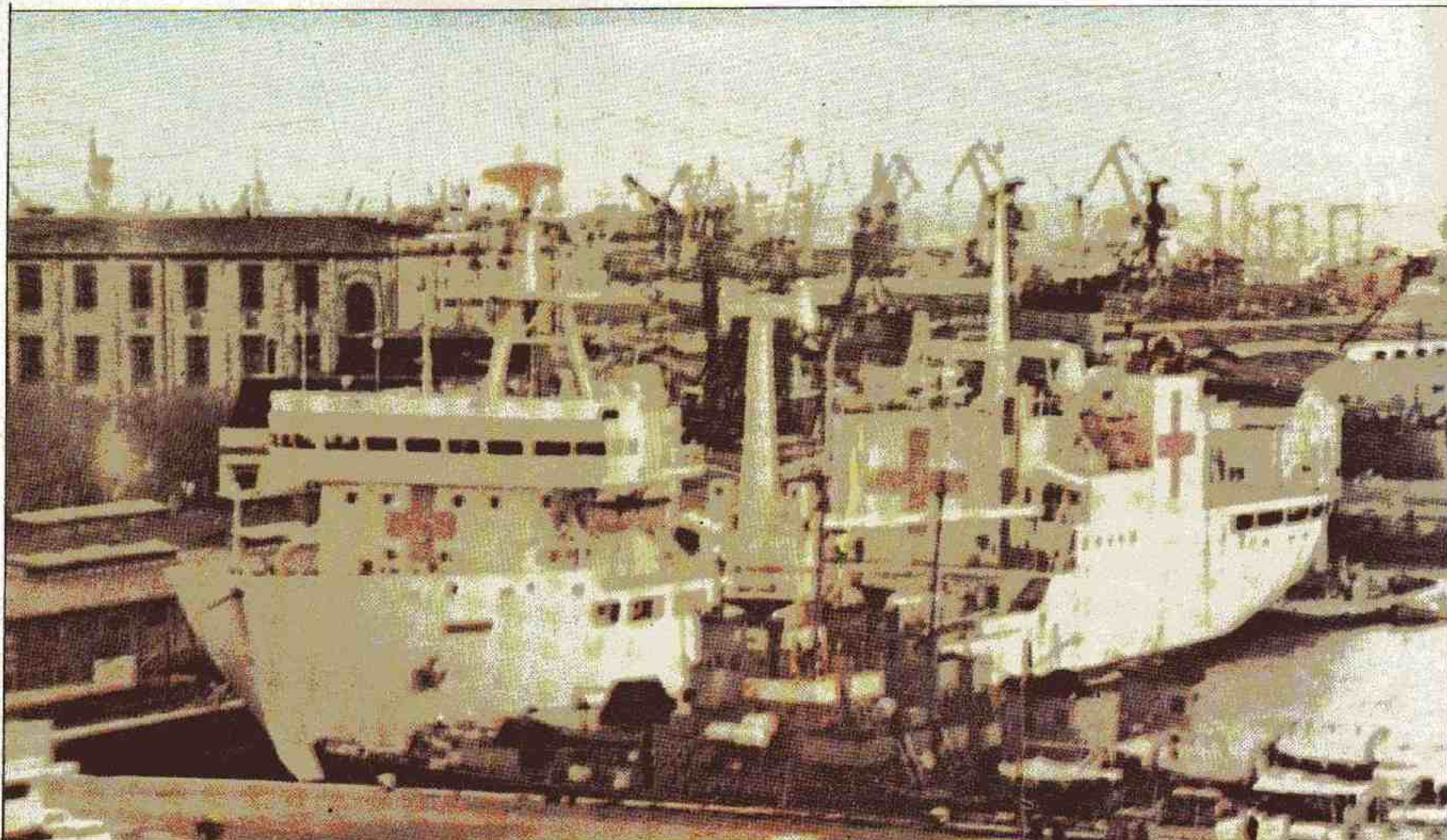
Hasta el 13 de abril, este barco funcionó como transporte polar y, como se sabe, tuvo actuación en las Georgias. Se trata de una unidad construida en astilleros nacionales, de 10 mil toneladas y 20 nudos de velocidad. En aproximadamente cinco días fue refaccionado su interior y convertido en la más moderna unidad hospitalaria flotante de Latinoamérica, con una capacidad de 328 camas, interconexiones directas desde las salas de Recepción y Clasificación de Heridos con las demás dependencias; helipuerto y hangar para dos helicópteros; cuatro quirófanos equipados totalmente; laboratorio de análisis clínicos y hemoterapia; 2 salas de rayos y una de yeso; terapia intensiva con capacidad de diez camas; consultorio odontológico; sala de quemados para 20 internados; servicio de agua potable ilimitado, etc. Junto con la tarea de reacondicionamiento del "Bahía Paraíso", se organizó el Departamento de Sanidad en Combate, con cobertura específica en Cirugía, Traumatología, Bioquímica y Farmacia, Cirugía Maxilo-Facial, Clínica Médica, Quemados, Cardiología, Oftalmología, Odontología, Anestesia, etc. En total, se prepararon 85 profesionales y técnicos, contándose entre ellos 17 médicos, 4 odontólogos, 2 bioquímicos, un capellán y dos voluntarios (un traumatólogo y un laboratorista). Todo estuvo listo el 20 de abril: se trabajó en equipo y sin pausas durante 17 horas diarias. En este alistamiento –reconocen hoy sus protagonistas– se destacó la tarea de personal militar femenino y cuatro instrumentadoras civiles, que recibieron la orden de desembarcar un día antes de partir.

El adiestramiento

Antes de zarpar se ofrecieron clases prácticas y se adiestró al personal en tareas de esterilización e instrumentación, con ayuda de profesionales especializados del Hospital Naval Puerto Belgrano. Las clases, que continuaron durante la navegación rumbo a la zona del conflicto, consistían en tratamientos de quemados, resucitación cardíaca y respiratoria, perforados de tórax, abdomen, lesionados; fracturas expuestas y no expues-







Arriba: con su pintura de buque hospital, se ve en puerto al navío polar ARA "Bahía Paraíso".

Fotos de la página 638: (arriba) los médicos navales López y Pellicari, cuyo testimonio puede leerse en esta nota. El rompehielos ARA "Almirante Irízar" (abajo) con la pintura de buque hospital reglamentaria de la Cruz Roja Internacional.

tas, traumatismo de cráneo y maxilo faciales. Se hicieron varios zafarranchos para comprobar el funcionamiento del sistema creado y del equipo, y se introdujeron modificaciones en varios puestos para ganar rapidez en las maniobras. Este adiestramiento en conjunto fue vital para la eficacia posterior del buque hospital. Hay que tener en cuenta que no se tenía experiencia directa y práctica en esta materia. El jefe del Departamento de Sanidad en Combate del "Bahía Paraíso", doctor Pascual Pellicari, reconoce hoy que esta tarea previa "fue indispensable para el cumplimiento de nuestra misión. Se ganó en tiempo –dice–, seguridad y eficiencia". Esto se comprobó, muy especialmente, en la primera tarea que le cupo cumplir al buque hospital argentino: el penoso rescate de las víctimas del crucero "General Belgrano".

Funcionamiento

El jefe de la Central de Sanidad en Combate (CESACO), doctor Juan Antonio López, explica que esa sección "centraliza la información del ingreso de heridos, su patología y los deriva a donde corresponde para su tratamiento; asimismo, organiza y distibuye personal y tareas a desempeñar por los equipos asistenciales. Controla la existencia y el acondicionamiento del material asignado, su ritmo de consumo y el reabastecimiento oportuno. Eleva los requerimientos de personal necesarios a fin de completar la planilla de armamento. Verifica que toda la documentación de Sanidad en Combate se lleve en forma ordenada y completa. Toda esa información de situación es elevada permanentemente al Comando de la Unidad". López no lo dice, pero el "corazón" del buque hospital fue esta CESACO: de ella dependió en gran medida la eficacia total de la Sanidad, puesto que en la recepción y clasificación (a cargo de un cirujano, un traumatólogo y dos clínicos) se realizaban las primeras tareas una vez llegado el paciente: extracción de sangre para análisis pertinente, colocación de sueros, preparación pre-quirúrgica, examen radiológico y también cortado de ropa, aseo y vestido con ropa adecuada. Una vez determinado el camino a seguir, el paciente era llevado por tres enfermeros: si era quirúrgico se le colocaba la letra Q color roja, en la frente (con lápiz dermográfico); si era clínico llevaba la letra C con azul, y si debía ir a terapia intensiva se le inscribía las letras T.I., también en azul. En todo este trabajo fue importantísima la labor de los suboficiales en todas sus facetas.

Indudablemente, la tarea de mayor impacto realizada por el "Bahía Paraíso" se dio durante las operaciones de rescate del naufragio del crucero "General Belgrano". Esta circunstancia de elevado riesgo demostró, pese al tremendo dolor que implicaba, el alto grado de aptitud de la gente de Sanidad en Combate.

Rescate de náufragos

"Navegábamos a la altura de Río Gallegos –recuerda el capitán médico doctor López–. El 2 de mayo por la noche nos llegó la noticia del hundimiento. Lo primero en lo que uno piensa es en la gente, en los conocidos. Nos destacábamos para la búsqueda y el rescate y recibimos noticias de un avión Electra: había avistado alrededor de 12 balsas. Pensamos entonces en cuántos muertos habría... En la zona del rescate se encontraban los destructores 'Piedrabuena' y 'Buchard ', y el aviso 'Gurruchaga'. El 4 de mayo, a las 8,30 de la mañana, después de cuarenta horas de intensa búsqueda y preparación, tuvimos noticia concreta de la primera balsa. Dos nadadores de rescate, buzos de extraordinaria labor, hicieron los trabajos de aproximación y amarre de la balsa, con el agua prácticamente congelada. En la primera balsa rescatamos 17





El helicóptero Sea King de la Armada Argentina, matrícula 2-H-234. El 2 de abril de 1982 esta máquina había participado de la Operación Rosario y fue una de las primeras en aterrizar en Malvinas.
La fotografía fue tomada en junio cuando ya con pintura de la Cruz Roja operaba desde el "Almirante Irízar" trasladando heridos.

A la derecha: trasbordo de heridos argentinos en puerto a su llegada desde Malvinas.

sobrevivientes. Estaban agotados. Su comportamiento fue indiferente. Se los notaba rendidos físicamente, como en un sopor que es parte del proceso decongelamiento que lleva a la muerte. Este proceso dura bastante e inclusive, pasivamente, se llega a experimentar una cierta sensación de bienestar mientras uno se está muriendo. Por supuesto, se los atendió de inmediato y a las 24 horas estaban todos recuperados. Esto de la indiferencia o sensación de bienestar fue patético en la primera balsa donde aparecieron cadáveres. El guardiamarina Sevilla, por ejemplo. Su cuerpo estaba sobre el techo de la balsa. Parecía como que había hecho su último esfuerzo, su último intento, y salió, para que lo vieran. Pero se quedó allí. Cuando fue hallado, estaba en posición de dormido, con las dos manos juntas, puestas como para rezar, debajo de la mejilla derecha. Se le veía una parte de la cara, con expresión de paz. Había muerto así, congelado. La segunda balsa fue rescatada a las 10,50, con once sobrevivientes en esas condiciones de pre-congelamiento, agotados. Comprobamos luego que, cuando mayor era el número de náufragos en cada balsa, más eran las posibilidades de supervivencia. Y otro detalle: en tanto en la primera balsa notamos una actitud pasiva, aletargada, en la tercera –que traía a 23 sobrevivientes– prácticamente venían de algarabía; estaban todos contentos, todos cantaban. El espíritu era distinto. Ellos, por ser 23, supieron defenderse más, se alentaron más y cumplieron mejor cada uno con su misión. Recuerdo que esta balsa estuvo al mando del guardiamaria Franzoni. También recuerdo que en todas las balsas con sobrevivientes hubo una gran fe religiosa. En total, el 'Bahía Paraíso' rescató cuatro balsas con 71 sobrevivientes, de los cuales 16 estaban heridos (principios de congelamiento, quemados, luxaciones, etc.), y otras tres balsas con 14 cadáveres. El último rescate fue el 5 de mayo al mediodía: era una balsa con siete muertos."

Para dar una idea de las múltiples tareas cumplidas por el "Bahía Paraíso" conviene repasar algunas estadísticas: atendió un total de 231 pacientes, de los cuales 148 fueron heridos en combate recogidos en distintos puntos del conflicto. En Puerto Argentino recogió 95 heridos; en Puerto Fox 19; en Puerto Howard 13; en Bahía Elefante 2; del buque hospital inglés "Uganda" se trasladaron 94 heridos. Se realizaron 203 curaciones, 29 cirugías traumatológicas (6 amputaciones) y 23 cirugías generales. El "Bahía Paraíso" evacuó un total de 1.984 personas, de las cuales 690 eran de Marina, 1.032 de Ejército, 198 de Aeronáutica y 64 civiles.

Esta ingente tarea, cuyos aspectos técnicos sirven hoy de base de enseñanza en muchas partes del mundo (inclusive en los Estados Unidos), fue comprobada por los señores Phillip Eberlin y Martin Fuhrer, ambos de nacionalidad suiza y miembros del Comité Internacional de la Cruz Roja. Estos dos señores inspeccionaron el buque en su momento –en pleno conflicto– y verificaron el cumplimiento de las disposiciones que estipula la Convención de Ginebra, luego de lo cual no formularon ninguna objeción.

Rendida la plaza, el "Bahía Paraíso" continuó operando, especialmente en la labor de evacuación. Cuando los médicos ingleses del "Uganda" (donde había personal femenino) tomaron contacto con los argentinos (esto fue el 9 de junio de 1982), ponderaron la organización, los elementos, la idoneidad profesional con que se había concebido y llevado a cabo el buque hospital, similar a la de ellos, pero con medios muy limitados. Pese a esas limitaciones materiales, los británicos quedaron impresionados por la alta capacidad profesional y humana de los argentinos en el plano de la Sanidad en Combate.

Testimonio

Incursiones detrás de las líneas enemigas



El siguiente es el testimonio de quien fuera durante la campaña de las Malvinas en 1982, jefe de la Compañía de Comandos 601 del Ejército Argentino, el mayor Mario Castagneto. Como se comprenderá, la índole reservada de las misiones de los comandos —común a todas las tropas especiales del mundo— hace muy difícil obtener una relación pormenorizada de los hechos. Sin embargo, en las páginas que siguen hallará el lector abundante información sobre parte de lo actuado en la guerra por las compañías 601 y 602.

Los comandos basamos toda nuestra preparación física, técnica y espiritual en obtener todas las destrezas y aptitudes que nos permitan precisamente volver con vida de una misión. El comando no piensa que no va a regresar. Al contrario, se prepara para ser mejor que el enemigo a enfrentar y así poder volver. Pero la principal característica de las misiones de comandos es que se desarrollan siempre muy lejos de las propias líneas. O sea que debe enfrentar una sensación de soledad, de escaso apoyo, de falta de posibilidades de conectarse con la propia tropa, lo que es un factor psicológico y real muy importante.

Nuestra "rutina" en Malvinas fue trabajar en base a los distintos informes de inteligencia que nos presentaban, o a las posibles declaraciones de pobladores, o ante cualquier hecho que nos hiciese presumir la presencia del enemigo. Y en esa tarea de los primeros días pudimos obtener una gran familiarización con el terreno donde deberíamos operar más tarde. Suerte que no tuvieron los comandos que llegaron después, los de la Compañía 602, porque ellos prácticamente pasaron a combatir desde que bajaron del avión.

La primera vez que uno entra en combate es una sensación muy especial. Uno puede prepararse durante mil años para la guerra, pero la sensación de estar en guerra es prácticamente intransferible.

Nuestros entrenamientos, nuestros ejercicios, siempre han dedicado un párrafo a la experiencia de guerra, dándole una calificación muy especial cuando se trata de comparar los bandos adversarios. Esta experiencia intransferible pasa primeramente por un punto de sorpresa; luego, uno se ubica en lo que uno es, tanto en jerarquía como en entrenamiento.

Después del bombardeo del 1° de mayo, entrada real en el tiempo de guerra, las misiones para nosotros continuaron siendo exactamente iguales a las que hacíamos antes. Evidentemente aun en el subconsciente de los que pensaron que los ingleses no iban a atacar nunca, a partir de ese momento las cosas se siguieron haciendo con idéntica profesionalidad. Pero dentro de cada uno había variado algo sutil y era el hecho de que sabíamos que, tarde o temprano, íbamos a ver la cara del enemigo en esas operaciones que estábamos ejecutando. Nada varió en nosotros desde el 1° de mayo de 1982, salvo el hecho psicológico de que estábamos ya en combate.

Y así fue como cumplíamos con las clásicas tareas del comando. Preparando emboscadas, golpes de mano y el bloqueo de zonas importantes del terreno. También contribuíamos a la exploración y la seguridad. Aprovechando la poca información disponible, logramos prevenir posibles desembarcos del enemigo y la infiltración de sus patrullas en las costas. Tratábamos de buscar al enemigo que hasta ese momento no se había hecho presente más que a través del bombardeo aéreo o naval.

El rédito de la sorpresa

En nuestras constantes recorridas y patrullajes por las islas, logramos tomar contacto con el enemigo, actuando por sorpresa y obteniendo buen rédito de esas incursiones, tanto en cuanto a elementos que les incautamos –radios, claves y equipos de lucha nocturna– como en el conocimiento sobre su situación y fuerzas que trajimos a nuestro mando. Ello fue no sólo actuación de la Compañía 601 sino también de la 602 y



posteriormente de los comandos de Gendarmería Nacional que se sumaron a nuestras operaciones. Así llegamos a conformar una Agrupación Comandos, que trabajó en conjunto y que es responsable de las acciones que después fueron de conocimiento público.

Nosotros estuvimos en San Carlos hasta tres días antes del desembarco de los ingleses. En esa oportunidad, y no era cosa común, actuó la compañía completa y la operación consistió en la detección de enemigos en ese lugar, ya que se tenía pensado –como luego ocurrió– instalar una pequeña fracción de tropas argentinas en ese lugar, tarea que le correspondió a la compañía del teniente 1° Esteban, del Regimiento de Infantería

Una de nuestras misiones, tras el desembarco británico, fue desplazar gente de la Agrupación de Comandos a las alturas próximas, desde donde se observó el desplazamiento enemigo y se montó una operación con el objeto de causarle daños en su avance.

Otra de las tareas que se nos encomendaron fue la de concretar emboscadas antiaéreas, valiéndonos de los lanzamisiles portátiles para infantería. Que tuvo éxito lo prueba el derribo de dos aviones enemigos, entiendo que los únicos destruidos con misiles que no fueran los de la clásica defensa antiaérea. Uno de ellos, en colaboración con la gente del Regimiento de Infantería 5, en Howard.

Podría mencionar también la captura de valioso equipo y material del enemigo que, según nuestra experiencia, lo abandonaba todo en cuanto encontraba resistencia importante. Así, llegamos a capturar equipos completos de comunicaciones, con todas las claves británicas, los cuales, llevados a Puerto Argentino, permitieron efectuar escucha durante varios días y obtener apreciable información. Con idéntico motivo, hicimos prisioneros ingleses.

Misiones conjuntas

No fue infrecuente que, dado el continuo patrullar entre las islas al que nos sometía nuestra tarea, efectuáramos rescates de pilotos de la Fuerza Aérea y de la Marina. A veces, en las proximidades de una patrulla nuestra se detectaba un piloto derribado y era misión de los comandos ir a recuperarlo. También nos ocupó, en determinadas circunstancias, el rescate de heridos nuestros detrás de las propias líneas enemigas. La gente que participó en esas misiones queda señalada por un particular arrojo. Y desde el punto de vista de la guerra que estábamos haciendo, le demostraba a nuestra gente que no estábamos dispuestos a abandonarla si habiendo dado todo de sí para combatir, tenían la mala suerte, la eventualidad, de salir heridos.

También participamos de operaciones conjuntas con otras fuerzas, con gente de Marina o Fuerza Aérea. Lo hicimos en varios lugares de las islas y con el concurso, a veces, de personal de Prefectura Naval o Gendarmería Nacional. Por eso, siento un orgullo muy especial al saber que en esas ocasiones no tuvimos otra distinción que la de saber cumplir la misión.

Pero más allá del relato de las operaciones en sí, a lo que por naturaleza no somos afectos, diré que se combatió con mucho sacrificio. Y que el mérito principal, si lo hubo, es de los que no siendo profesionales soportaron todo con buen espíritu de lucha.



El bautismo de fuego de los comandos argentinos fue la campaña de las Malvinas. Allí se demostró el valor táctico de las unidades profesionales que en relación inversa a su reducido número podían obtener resultados importantes.

25. Nosotros hicimos la operación previa, y cuando tuvimos todo listo, llegó la compañía de Esteban, se instaló y nosotros partimos.

El episodio de la lucha de la fracción del teniente 1° Esteban fue desde todo punto admirable. No sólo combatió como lo hizo, con eficacia, sino que, además, tuvo la capacidad y sapiencia necesaria para desprenderse del enemigo, como pudo hacerlo con sus hombres. Después de derribarles dos helicópteros y destruir otros dos más, la gente de Esteban regresó a Puerto Argentino, parte a pie y parte en helicópteros nuestros que los fueron a buscar, y esa sabiduría le permitió volver a entrar en combate

El heroísmo de todos los minutos

Yo tengo una especial tendencia a hablar del heroísmo de todos los minutos. Y me refiero a esa acción de trabajo de la gente que estando en Puerto Argentino o en otros lugares de las islas, sabía llevar adelante ese heroísmo de todos los minutos, en oposición a ese heroísmo de un solo minuto, que a veces es un poco embriagador. Como el manejo de una máquina en dirección al blanco o el disparo de un misil. Porque creo que hay que darle su justa medida al heroísmo de todos los minutos sumados, de 60, 70 días. Lo que es mucho más difícil de sostener, de marcar y es mucho más duradero en cuanto a las consecuencias como

forjador de la voluntad, del espíritu, del deseo de combatir.

Ese heroísmo de todos los minutos estaba basado en la ausencia de medios técnicos y estaba más que sobre la tecnología moderna, montado sobre carencias. Sobre las carencias que podían existir en una posición alejada, a muchos kilómetros de Puerto Argentino. Escasez de comida, medios, municiones escasas, que llegaban en determinados momentos pero que, en ese juego de incertidumbre, hacían más valedero ese espíritu.

Subrayo que ese coraje de todos los minutos se hizo con soldados conscriptos, cosa que no ocurre en otros ejércitos del mundo. Y ese soldado conscripto, que lucha con mucha menos preparación que los otros soldados profesionales, sin embargo hacía gala de esa virtud que yo valoro.

Volviendo a las acciones. Diría que el grueso de nuestros enfrentamientos (de comandos) con los ingleses, tuvieron como escenario las proximidades de Puerto Argentino. El monte Dos Hermanas, el Longdon, Harriet, Monte Kent, operaciones que marcaron el enfrentamiento mano a mano con tropas británicas, ya sea paracaidistas o comandos británicos. Peleamos emboscadas y contraemboscadas. Dimos golpes de mano, tratando de demostrarle al enemigo que no iba a ser tan fácil introducirse por ahí o desalojándolos cuando podíamos de los lugares importantes que lograban ocupar. Si nosotros tuvimos inconvenientes al infiltrarnos en su territorio, ellos tuvieron más. En realidad, operaciones de comando en nuestro territorio, ellos no hicieron nunca.

Impedírselo fue una de nuestras finalidades y también nuestro éxito. Ejemplo de otras operaciones podría ser la que realizamos en conjunto con la Compañía 602 de Comandos, dejando de lado a patrullas aisladas que ya teníamos dentro del dispositivo enemigo. Una sección de la 601 en la Gran Malvina y una de la 602 en el centro de la Isla Soledad.

La muerte del teniente 1º Márquez

Sacando estas dos secciones, que las teníamos aisladas, el resto de las dos compañías reunidas ejecutó una operación que podría denominarse de infiltración en el enemigo por sobrepasaje. Es decir, tal como lo planeamos con el jefe de la 602, mayor Aldo Rico, la idea ejecutada fue que los ingleses nos sobrepasaran, lo que nos permitía quedarnos a sus espaldas sin tropezar con ellos en el cruce. Esta acción se monta sobre las alturas más importantes que dominan Puerto Argentino, pero chocamos con el enemigo y allí, combatiendo entre patrullas, muere el teniente 1º Márquez y tenemos otras bajas, lo que no impide que nuestra gente zafe de las emboscadas.

No obstante, se cumplieron finalidades de la operación, como la de reunir información sobre el desplazamiento enemigo y desalojarlo de determinados lugares que ocupaba. Nuestras patrullas fueron recuperadas, aunque con bajas, días después.

En otra ocasión, ante noticias de que sobre el puente sobre el río Murrell se desplazaban efectivos ingleses, la segunda sección de la Compañía 601, al mando del

Un grupo de comandos argentinos de la 601, se tomó esta foto en el caserío de San Carlos, pocos días antes del desembarco británico. Nótese la presencia de kelpers en el grupo, entre ellos varios niños. Como ha sucedido en otras guerras a pesar de que sus simpatías no estaban con los recién llegados, los pobladores no vacilaron en colaborar en apariencia con ellos.



teniente 1° García Pinasco y en la cual se encontraba el teniente Anadón, parte con la primera oscuridad de la noche y se desplaza hacia el lugar. Para ello debe atravesar los campos minados propios, a través de las "calles" que nosotros conocíamos y sale más allá de nuestras propias líneas, procurando llegar al puente desde un ángulo imprevisto por el enemigo. Pero ellos contaban con medios de detección en una altura próxima y preparan a los nuestros una emboscada.

La sección reacciona ante el imprevisto y efectúa el único procedimiento que puede sacarlos de la situación, la contraemboscada. Es decir, se lanza al asalto de la posición enemiga y logra coronarla, causándole muchas bajas. Allí, los ingleses dejan abandonado en su fuga valioso material de comunicaciones y claves.

Otra acción, esta vez de la 602, al mando de su propio jefe, el mayor Rico, se produjo en las proximidades del monte Harriet, es decir, delante de la posición propia. En ella chocan con una fracción del SAS –Special Air Service– y, aunque los nuestros se encuentran en inferioridad de número que los comandos ingleses, no sólo lo baten y ponen en fuga sino que les capturan material que es traído de regreso a Puerto Argentino. Recuerdo que la televisión argentina filmó

Documento

Mano a mano contra el SAS

Aunque sensiblemente disminuida por las bajas experimentadas en las acciones del Monte Kent y el Monte Simon, la 602 lanzó todo su potencial humano disponible en las operaciones que entabló a partir del 3 de junio de 1982.

Ese mismo día, al amparo de la oscuridad nocturna, sus integrantes fueron transportados en vehículos hasta el Monte Harriet, desde donde se infiltraron hacia el área del Monte Wall, que había sido ocupado por los británicos.

La operación, en el más clásico estilo comandos, fue totalmente exitosa ya que puso al enemigo en fuga y permitió la captura de abundante material y equipo, especialmente de comunicaciones. Ello facilitó a la vez un conocimiento directo de las clases de elementos que los británicos habían llevado a las Malvinas.

La incursión se repitió en la noche del 5 de junio, con el fin de tomar prisioneros. Pese a que la compañía recibió fuego de artillería logró ocupar el objetivo, pero los británicos nuevamente se habían retirado.

Finalmente, en la noche del 9 de junio la 602, reforzada con una sección de Comandos de Gendarmería Nacional, llevó a cabo la que iba a ser su última operación fuera del dispositivo de Puerto Argentino, y fue nuevamente sobre la ruta del Monte Wall.



El rosario que llevaba al cuello el teniente 1° Jorge Vizoso, con la bala de FAL que tras herirlo se fundió con las cuentas del mismo.

El mayor Aldo Rico y su plana mayor descubrieron que una hondonada del terreno situada alrededor de un kilómetro adelante del dispositivo defensivo del Regimiento de Infantería 4 (RI 4), ofrecía buenas perspectivas para establecer una emboscada contra cualquier tropa que intentara avanzar sobre aquel.

Sorpresivamente, en la madrugada del día 10, los ingleses comenzaron a presionar sobre el centro de la posición con violento fuego de morteros y ametralladoras. Mientras se repelía el ataque, el mayor Rico ordenó a las secciones de ambos flancos que iniciaran un movimiento envolvente.

A medida que transcurría el tiempo, el fuego británico se hacía cada vez más preciso pese a la dureza con que respondía la posición argentina, y en algún momento se pensó que ésta podría ser penetrada.

Ante esa instancia, se solicitó al Grupo de Artillería 3 (GA 3), que abriera fuego sobre la vanguardia del avance británico, que quedó "clavada" sobre el terreno por la precisión del cañoneo. El mando de la 602 aprovechó la circunstancia para pasar a la contraofensiva apoyado por el GA 3, cuyas piezas iban alargando los disparos a medida que el enemigo retrocedía.

En la acción cayeron peleando bravamente el sargento Mario Cisnero, de la 602, y el sargento primero Ramón Gumercindo Acosta, de Gendarmería Nacional, a quienes más tarde se otorgaría póstumamente la medalla "La Nación Argentina al Muerto en Combate".

Asimismo, recibió graves heridas el teniente primero Jorge Vizoso, cuyo valeroso comportamiento lo hizo acreedor a la condecoración "La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate". Vizoso se hallaba a cargo de un puesto de ametralladora, a la que operaban los dos suboficiales antes nombrados, cuando la pieza recibió el impacto directo de un cohete británico que causó la muerte de ambos y dejó malherido al teniente. Los soldados ingleses, al alcanzar el borde de la trinchera, hicieron fuego sobre los tres para rematarlos; una bala de FAL penetró por la nuca de Vizoso y, al salir por el omóplato, se aplastó fundiéndose prácticamente contra una cuenta del rosario que el oficial llevaba al cuello. Creyendo muertos a todos, los atacantes comenzaron a alejarse pero el teniente Vizoso, pese a la gravedad de sus heridas, retomó su fusil caído y abrió fuego sobre ellos dejando a los cuatro fuera de combate.

Esta última acción desde el punto de vista profesional fue de máxima importancia pues la 602 se enfrentó con una tropa de élite, ya que los atacantes pertenecían a una unidad del SAS (Servicio Aéreo Especial), a la que ocasionaron entre 8 y 10 muertos además de numerosos heridos.

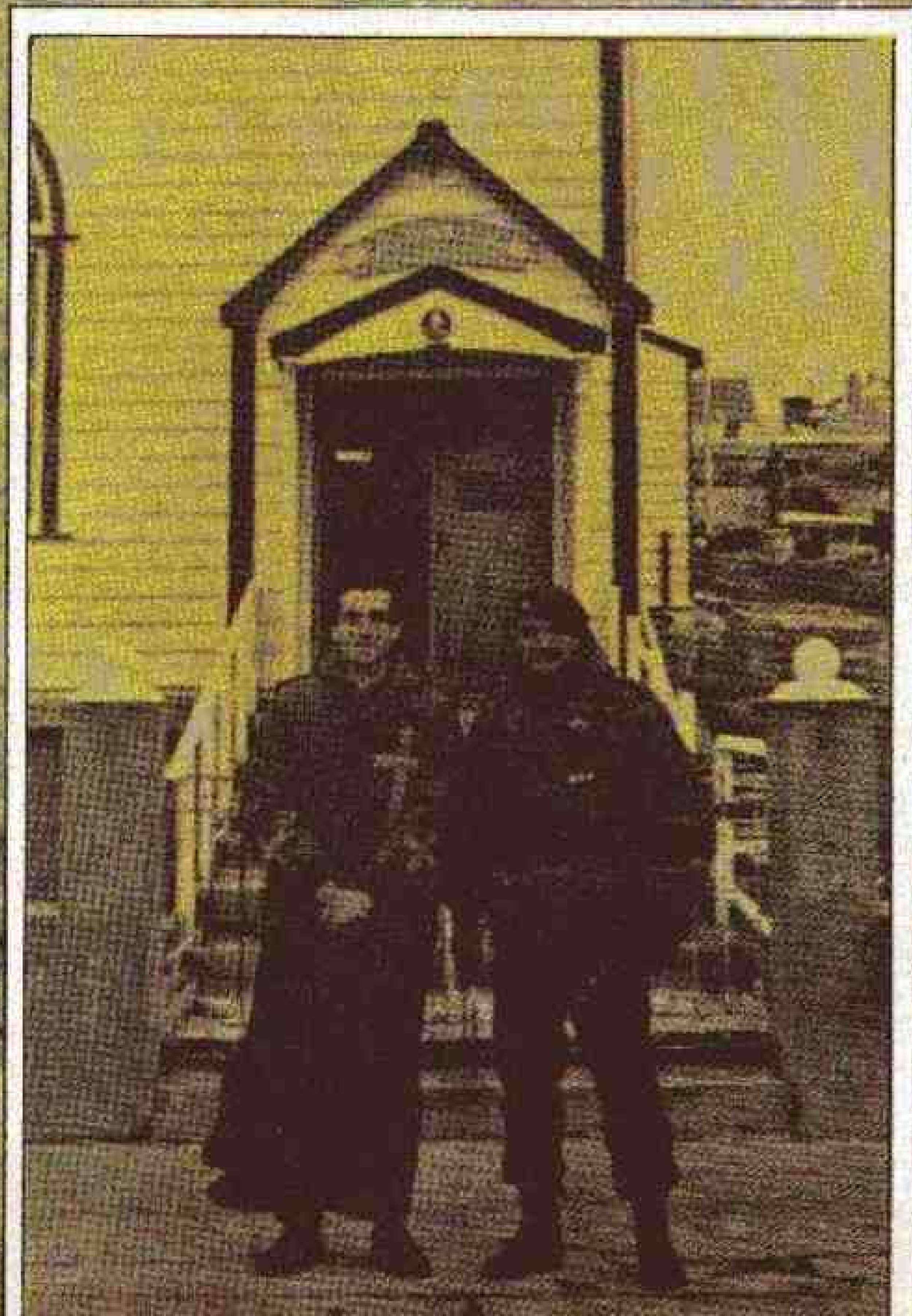






Foto izq. (página 646): comandos argentinos en acción.
En la misma página, abajo: el capitán Frecha, junto al padre Piccinalli, capellán de la Compañía 601.
Foto arriba: el teniente coronel Mohammed Alí Seineldín dialoga con un grupo de comandos.

Arriba: oficiales de la 601 en Malvinas. Al fondo se ven los cuarteles de Moody Brook, asiento de los Royal Marines.
De izq. a der.: capitán Figueroa, capitán Jandula, mayor Castagneto y teniente Anadón.

ese material capturado. Tampoco puedo olvidar que en esa acción perdimos a un muy buen comando, el sargento 1º Cisneros, y que también sufrió bajas la gente de Gendarmería Nacional. Lo más comentado de aquel combate fue el episodio protagonizado por el teniente 1º Vizoso, quien, aún herido y desde el suelo, atacó al enemigo que lo dejaba de lado creyéndolo muerto.

....

De las operaciones de emboscada aérea, no puedo dejar de mencionar al capitán Frecha, el cabo 1º Martínez, y el capitán Fernández, con sus unidades de puntería y misiles. De pie, en los lugares seleccionados por mí, esperaban con calma a que el avión elegido estuviera prácticamente sobre ellos para lanzarle el misil. Así logramos el derribo de aquel avión en Howard, en el que, a diferencia de otro caso similar, logramos también salvar al piloto. Este eyectó y cayó, herido, a poca distancia de nuestra gente. Así es que lo rescatamos y luego de ser atendido charlamos con él. Lo primero que le sorprendió, y lo dijo, fue ver a todos los comandos con rosarios al cuello. En fin, que no fue para nada difícil explicárselo. El espíritu cristiano de los comandos estaba presente en la crudeza de la guerra...

....

Así peleó nuestra gente y sería injusto querer destacar a uno de mis comandos sobre cualquier otro soldado profesional. A veces, cuando leo o escucho algunas falacias como la de que los conscriptos se quedaron solos, pienso que un solo minuto de guerra real hubiera bastado para que quienes así opinan se convencieran de lo contrario. Es que no concibo cómo alguien pensante pueda suponer que soldados de 18 años quedaran en el frente peleando solos. A pesar del coraje que tuvieron, no hubieran aguantado un segundo frente peleando solos. A pesar del coraje que tuvieron, no hubieran aguantado un segundo sin sus jefes, oficiales y suboficiales. Sin profesionales que les indicaran lo que había que hacer.

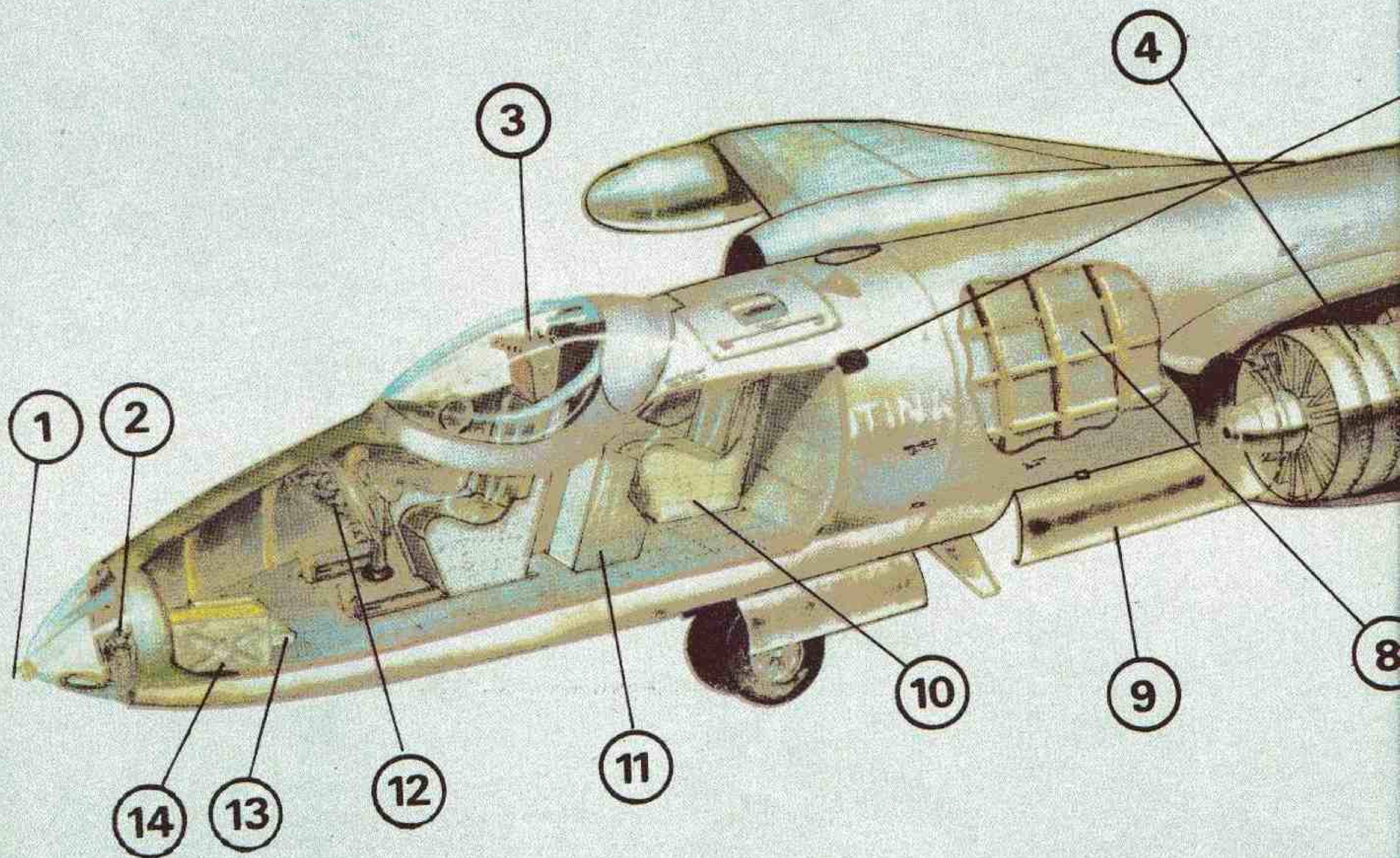
Claro que hay una gran diferencia entre pacíficos y pacifistas. Nosotros combatíamos por una causa justa, queríamos justicia. Por eso luchamos. Somos pacíficos, pero sabemos que la Patria está antes que todo. Y no podemos pretender una paz sin Patria, sólo la paz por la paz misma. No. Hay una gran diferencia entre pacíficos y pacifistas, la gran diferencia que marca a los traidores a la Patria.

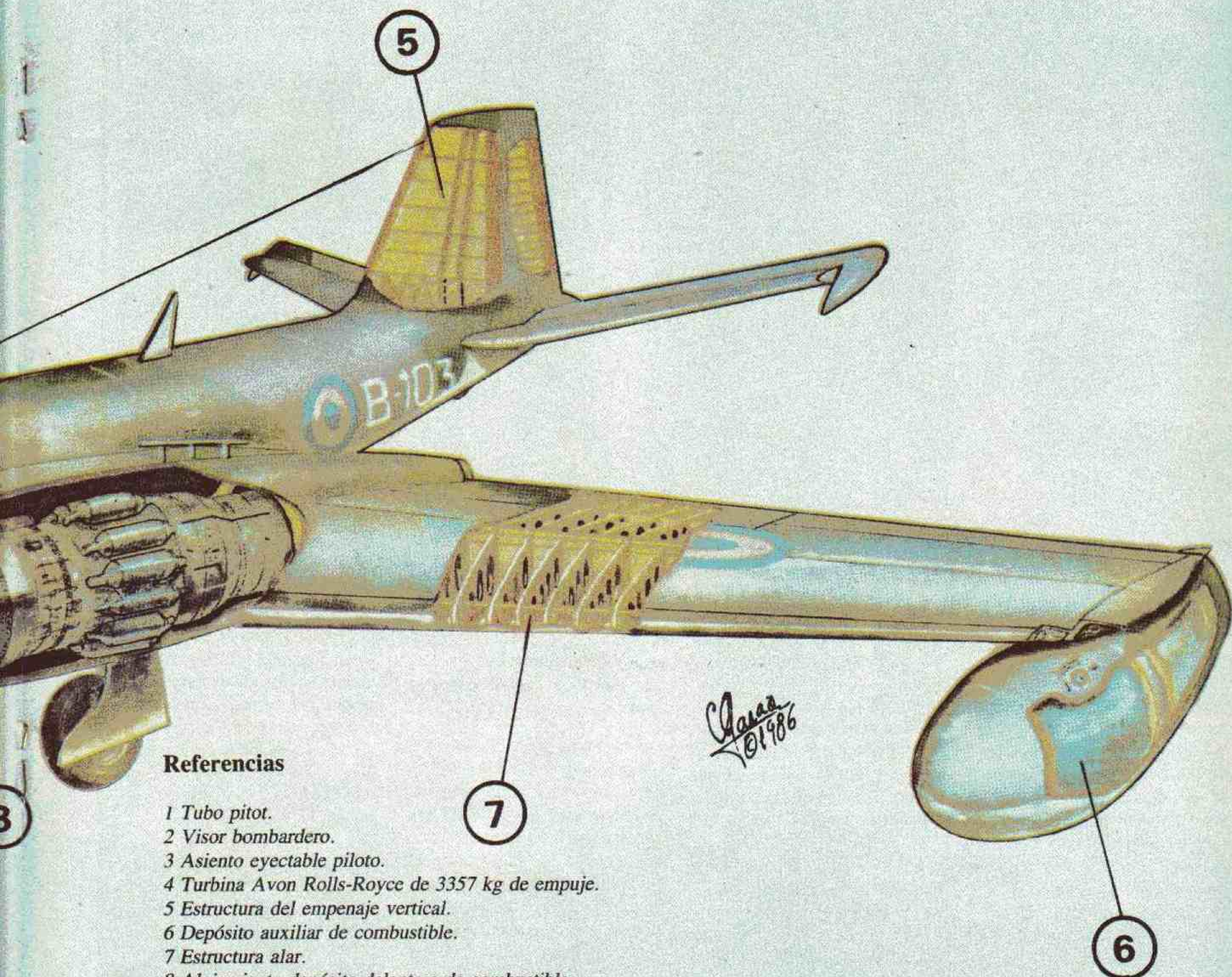
La gente que fue a las Malvinas no fue pensando en la relación costo-beneficio. Fue allí por su gran amor a la Patria que es el primero después del amor a Dios. Fueron creyendo en esos principios, por los que nosotros pensamos que vale la pena vivir. O morir.

....

Todos los argentinos combatieron. Las maestras, que durante un siglo les enseñaron a los chicos que las Malvinas son argentinas, que lo siguen haciendo. Todos los que nos escribieron. Todos los que depositaron esperanza en nosotros. Nosotros, sólo fuimos la avanzada de un pueblo que quería recuperar lo suyo.

BAC Canberra BMK 62





Referencias

1 Tubo pitot.
2 Visor bombardero.
3 Asiento eyectable piloto.
4 Turbina Avon Rolls-Royce de 3357 kg de empuje.
5 Estructura del empenaje vertical.
6 Depósito auxiliar de combustible.
7 Estructura alar.
8 Alojamiento depósito delantero de combustible.
9 Compuerta del compartimiento de bombas.
10 Asiento eyectable del bombardero.
11 Panel de instrumentos y radar del navegante.
12 Panel de instrumentos de piloto.
13 Asiento del navegante - bombardero.
14 Instrumentos del navegante - bombardero.

Testimonio

La patrulla de Bluff Cove Pike

Tras la caída de Darwin, ocurrida el 28 de mayo, la situación de los defensores de Puerto Argentino se agravó por la carencia de informaciones sobre los movimientos de los británicos. Se deducía –acertadamente, según se vio luego– que el enemigo intentaría avanzar masivamente sobre la capital de las Malvinas a lo largo del eje Darwin - Puerto Argentino, pero era necesario confirmarlo.

En esa instancia, la Compañía de Comandos 602 recibió la orden de efectuar una riesgosa pero vital patrulla de combate: "Ocupar una línea de alturas al Noreste del Monte Kent, dejarse rebasar por el avance enemigo y proceder a operaciones en la retaguardia británica."

La situación era la siguiente: Enviada la Primera Sección de la Compañía en una misión al área de Monte Simon, la 2da y la 3a y el resto del personal se fraccionaron en dos grupos, uno al mando del capitán Villarruel y la otra al mando del jefe de la compañía, mayor Aldo Rico. Para el transporte se contaba con tres helicópteros.



Un bote del tipo Zodiac utilizado por los comandos, en Puerto Argentino.

La partida tuvo lugar el 29 de mayo por la tarde, dividido el grupo al mando del capitán Eduardo Villarruel en tres patrullas, que debían ser seguidas al día siguiente por el mayor Rico con el resto del personal. La enorme tensión del momento, creada por el hecho de que se operaba a cara descubierta prácticamente, ante un enemigo cuya ubicación exacta se desconocía, hizo que las tres patrullas fueran dejadas en tierra muy separadas una de otra.

De inmediato, cada una partió para ocupar la altura que le había sido asignada, pero cuando se estaba ejecutando la operación, las fracciones 2a y 3a, al mando de los capitanes Fernández y Ferrero, respectivamente, cayeron en una emboscada de la que, no obstante, pudieron salir rápidamente y con sólo un herido.

La situación se complicaba, asimismo, por cuanto los británicos habían adelantado sus líneas y ocupado las alturas que eran el objetivo de las patrullas argentinas.

El 30 de mayo a la mañana, el grupo al mando del capitán Villarruel ocupó una altura intermedia entre el Monte Kent y el Monte Vigilancia. En esta última posición se hallaban la fracción al mando del capitán Ferrero y un grupo de la Compañía 601 de Comandos. Sobre la ubicación de la patrulla del capitán Fernández sólo se tenía una idea aproximada.

Pero ese 30 de mayo era un día infausto. Las dos radios de que se disponía estaban inutilizadas y el grupo al mando del mayor Rico no pudo movilizarse por falta de helicópteros. Las tres patrullas habían quedado aisladas.

Esa misma noche, los británicos atacaron la línea del Monte Kent empleando gran cantidad de efectivos, transportados por numerosos helicópteros. En la mañana del 31 completaron la ocupación de las alturas. Al mediodía, un intento del mayor Rico de hacer contacto con sus tres patrullas fue rechazado por los ingleses con violento fuego de morteros.

Por la tarde, el capitán Villarruel dio la orden de replegarse aprovechando las últimas horas de luz. Al caer la noche se alcanzaban las líneas argentinas sin nuevos choques con el enemigo.

En medio de circunstancias totalmente adversas, las tres patrullas lograron realizar una excelente misión de observación, ya que las informaciones proporcionadas permitieron que esa misma noche la Fuerza Aérea Argentina castigara duramente las posiciones británicas del Monte Kent.

Durante la operación perdieron la vida el teniente primero Rubén Márquez y el sargento primero Oscar Blas, condecorados post-mortem con la medalla "La Nación Argentina al valor en Combate", y resultó herido el sargento primero Viltez. El teniente primero Horacio Lauría recibió igual condecoración por su heroica actitud al permanecer con el sargento Viltez, quedando aislados ambos hasta que fueron rescatados en una peligrosa acción de patrullas.

La partida de la 602

La Compañía 602 de Comandos se formó en Campo de Mayo el 22 de mayo de 1982, con personal de la especialidad que revistaba en otras unidades del Ejército. Tres días después partían rumbo a las Malvinas. Estas fotografías son un documento de la partida en la que con alto espíritu de lucha, los oficiales y suboficiales que la integraron se disponían a sumarse a la batalla en la que ya estaban empeñados los comandos de la 601. Entre ellos, los que no volverían y hoy son ejemplo para sus camaradas.







1 - En esta fotografía se destaca, sobre el extremo derecho, el sargento Mario Antonio Cisnero ("El Perro"), quien moriría en combate días después. 2 - Equipos al hombro, los comandos se dirigen al Hércules C-130 que los llevó al sur desde la Base Aérea El Palomar. 3 - Los jefes de la 602: mayor Aldo Rico y capitán Eduardo Villaruel. 4 - Pocos, salvo los soldados profesionales, podían entender el entusiasmo de estos hombres cuando partían hacia la guerra.



Patrulla en el Monte Simon y choque en Top Malo House

La misión encomendada a la 602 consistía en una triple operación, a cargo de otras tantas patrullas, a distancias que iban desde los 20 a los 40 kilómetros de las posiciones que defendían Puerto Argentino.

La más importante, quizá, fue la tarea encomendada a la 1ª Sección, al mando del capitán Vercesi, que debía alcanzar la cima del Monte Simon, a 40 km. de Puerto Argentino y a medio camino entre esa capital y San Carlos, donde se hallaba la cabeza de playa de los británicos. Debía observar los desplazamientos de tropas e informar al Comando de las Fuerzas Terrestres en Puerto Argentino, y eventualmente entablar acciones de hostigamiento.

Desde luego, no era esa la especialidad de una unidad entrenada esencialmente para el combate, pero la operación había sido calificada de vital dentro del esquema defensivo de la capital malvinense.

A las 06.00 horas del 29 de mayo, aún de noche, los 13 hombres de la patrulla se dividieron entre dos helicópteros, pero la partida debió diferirse hasta las 08.00 por la falta de visibilidad y el mal tiempo.

Helicópteros en vuelo rasante

El vuelo efectuado a baja altura no tuvo mayores inconvenientes, y a las 10 de la mañana la patrulla había alcanzado el área de descenso señalada. Sus 13 hombres estaban solos, sin ninguna clase de apoyo. Era una clásica operación de comandos.

Hacia las 13.00 horas, dividida en dos equipos de aproximación, la unidad alcanzaba la cresta del Monte Simon. Nevaba, y sus oficiales no tenían forma de saber que la posición había sido rebasada por dos lados por el enemigo.

Sin embargo, luego de establecer el puesto de observación, uno de los vigías detectó helicópteros británicos, que luego se identificaron como Chinook de carga, que llevaban piezas de artillería suspendidas. La patrulla había descubierto un corredor aéreo de aprovisionamiento para la punta de lanza que avanzaba desde San Carlos hacia Puerto Argentino.

Lamentablemente, al intentar comunicarse con el Comando de las Fuerzas Terrestres Argentinas, se descubrió asimismo que el aparato de radio Thompson de campaña podía recibir pero no transmitir. Otro detalle que la patrulla desconocía era que al intentar transmitir la información a Puerto Argentino los detectores electrónicos británicos la habían localizado.

Ante esas circunstancias, el jefe de la patrulla decidió replegarse hacia el área de Fitz Roy para intentar el contacto con un grupo de ingenieros que se hallaba en la zona.

Al mediodía del 30 de mayo se inició la marcha hacia Fitz Roy bajo una persistente llovizna, mezcla de agua y de nieve. Seis horas después, agobiados bajo el peso de la impedimenta y dos noches sin dormir, sus hombres apenas habían cubierto 5 kilómetros, por lo que el jefe de patrulla decidió acampar en una construcción abandonada que figuraba en los mapas bajo el nombre de Top Malo House.

En la planta superior, que permitía la observación en 360 grados, se instalaron las armas pesadas y los visores nocturnos. Esa noche tampoco se pudo dormir.

Poco antes del amanecer del 31 de mayo, cuando la unidad se aprestaba para reanudar la marcha, se oyó ruido de helicópteros. Aún bajo una fuerte nevada, tropas especiales británicas de Alta Montaña y Antártico transportadas en tres de esas máquinas habían rodeado la posición y la atacaban con violento fuego de armas automáticas y antitanque. En cuestión de segundos la construcción quedó destruida.

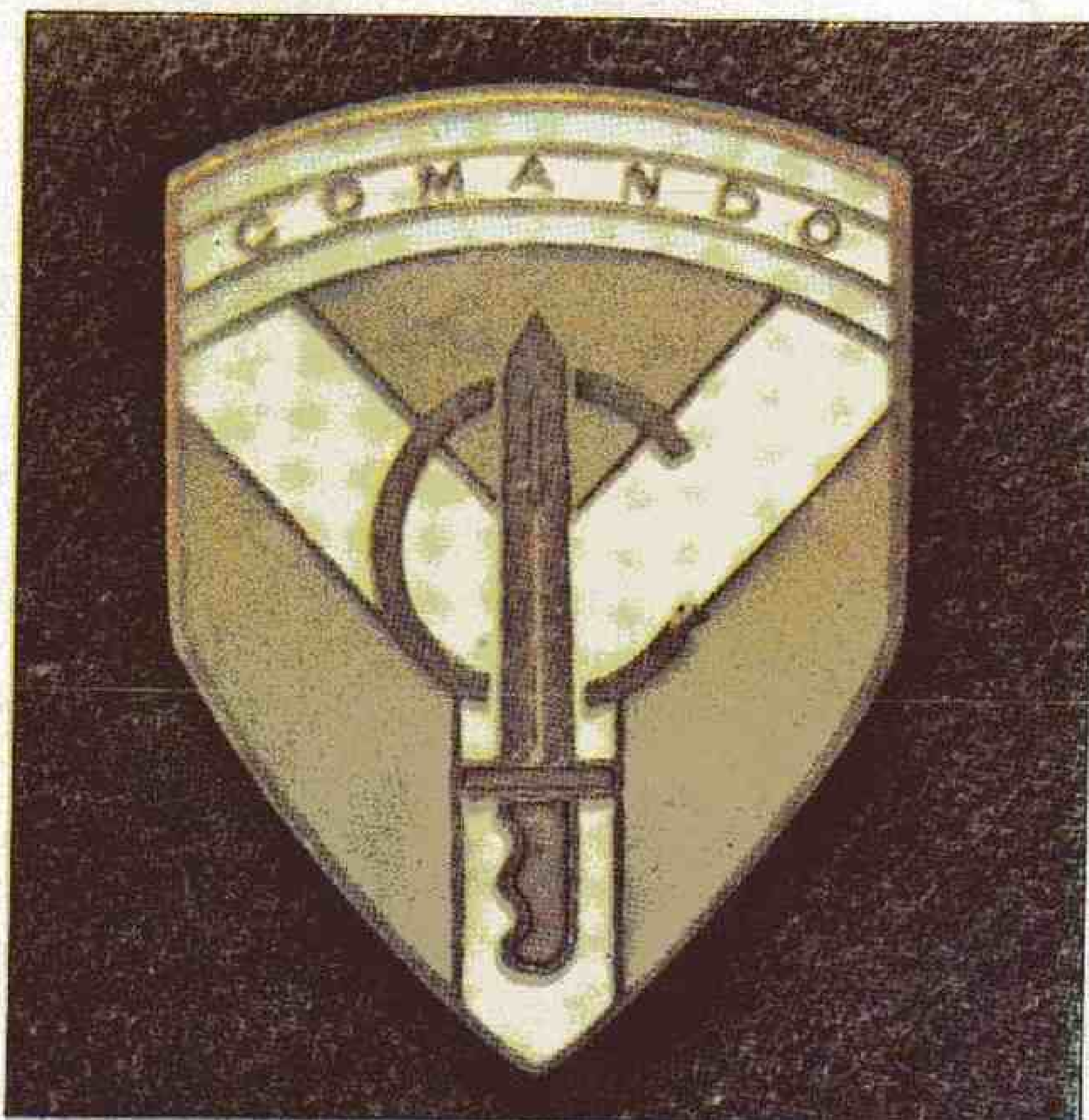
Había que salir de esa trampa al tiempo que se replicaba violentamente el fuego británico. Se dio la orden, pero el teniente Ernesto Espinosa, que disparaba con una ametralladora MAG desde el primer piso para cubrir la salida de sus camaradas, no lo hizo e instante después una granada de fusil le dio en pleno pecho causándole la muerte. El segundo comandante de la patrulla, capitán –hoy mayor– Horacio Losito, recibió varias heridas de esquirlas de granada en la cabeza y una bala de fusil le atravesó un muslo. Fue capturado después de haber perdido casi el conocimiento por la pérdida de sangre, no sin antes haber dejado a varios ingleses en el camino.

El combate de Top Malo House fue violentísimo, pese a que sólo duró una media hora escasa. Los británicos atacaron con una fuerza de 30 hombres –más del doble de los argentinos– abrumadoramente apoyada por armas pesadas.

Los comandos argentinos tuvieron dos muertos y seis heridos. Los británicos afirmaron haber tenido sólo tres heridos, pero testigos presenciales aseguran haber visto dos cadáveres de ingleses que fueron apresuradamente llevados a San Carlos.

El helicóptero Puma acaba de tocar tierra y ya se desplazan los comandos a cubrir posiciones. Estas maniobras se cumplían con la celeridad propia de toda operación en terreno enemigo. Casi siempre al amanecer o con las últimas luces de la tarde para alejar el peligro de la detección.

Los Comandos



Si bien el cuerpo de Comandos (Commandos) es una creación militar que data de la Guerra de los Boers, ya que así se denominaron los grupos irregulares con que los colonos sudafricanos hostilizaron a los invasores británicos en el conflicto que tuvo lugar a principios de este siglo, fue Gran Bretaña, precisamente, la nación que actualizó y desarrolló, durante la Segunda Guerra Mundial, esas unidades conocidas también como de "Tareas Especiales".

El soldado de Comandos es un individuo seleccionado esencialmente por sus dotes de inteligencia, valor a toda prueba, gran capacidad de improvisación y adaptabilidad a cualquier clase de circunstancia, sangre fría ante el peligro y espíritu de sacrificio. Todo ello, naturalmente, en un físico privilegiado.

Esas cualidades son imprescindibles porque el soldado de Comandos, como el infante de Marina, son hombres que no tienen retaguardia. Su misión de incursionar profundamente detrás de las líneas enemigas o de asegurar una cabecera de playa no les dejan alternativas: solamente pueden triunfar. La derrota casi siempre lleva implícita la muerte, o graves heridas que les impidan combatir. Siempre solos y librados a sus propios recursos.

La República Argentina tiene sólo una unidad estable de Comandos, la Compañía 601. La 602 fue creada especialmente para operar en las Islas Malvinas, sobre la base de oficiales y suboficiales de diferentes unidades, con entrenamiento previo de Comandos. Participó en once operaciones en 18 días. Esta es sólo una parte de su distinguida historia.



Bombas contra Jeremy Moore

El A 4B matrícula Charlie-22 (más conocido por los pilotos del Grupo 5 de Caza como "el Tordillo") que piloteara el capitán Carlos Varela en la misión de ataque al campamento del general Moore, jefe de los efectivos terrestres británicos en las Malvinas.

El día 13 de junio, cuando la inminencia de un desenlace en la batalla terrestre ya era evidente y prácticamente a horas de la rendición final, la Fuerza Aérea Argentina llevó a cabo las que habrían de ser últimas misiones de combate sobre las Malvinas y en las últimas horas de esa jornada despegó de Puerto Argentino un C-130 Hércules (este episodio ya fue narrado en La Guerra de las Malvinas Nº 26).

La primera misión fue poco después de las 11 de la mañana, con tres M-V Dagger que debían bombardear la falda del monte Longdon. Uno de ellos tuvo que regresar inmediatamente por habérsele trabado el tren de aterrizaje. Los otros dos, ya sobre las islas, se toparon con un helicóptero que hacía de piquete radar y tres aviones Harrier, por lo que, anulada la sorpresa, retornaron a su base. La segunda tenía en principio idéntica configuración que la anterior (curiosamente, eran los tres integrantes de la escuadrilla "Torno" que el 1 de mayo protagonizara el primer ataque a la flota inglesa). Uno de ellos no pudo despegar por problemas mecánicos y los otros dos, capitán Dimeglio y primer teniente Román, se encontraron con un helicóptero de patrulla, al que atacaron, pero una vez más tuvieron que abortar la misión.

Siguieron luego dos formaciones de A4 Skyhawk con el objetivo de bombardear la ladera del cerro Dos Hermanas. Estos sí lograron alcanzar su blanco y el ataque casi le cuesta la vida al General Jeremy Moore.

Por la noche, dos bombarderos Canberra efectúan un ataque contra monte Kent. Uno de ellos es alcanzado por un misil disparado desde tierra después de haber lanzado su carga mortal. El piloto logra eyectarse pero el navegador cae y muere con su avión. Horas después, la guerra había terminado.

Estas dos últimas misiones son revividas por quienes allí estuvieron.

Armados con bombas frenadas por paracaídas y cañones, cuatro Skyhawk, con el indicativo "Nene" despegan de San Julián al mando del capitán Zelaya, los tenientes Cervera y Gelardi y el alférez Dellepiane. Le sigue otra formación igual, los "Chispa", encabezada por el capitán Varela, acompañado por los tenientes Roca (numeral 2) y Mayor (3) y el alférez Moroni como cuatro.

Como era habitual, el día estaba cubierto. Al llegar al reabastecedor KC-130 al avión de Zelaya le entró combustible a la turbina y tuvo que volver. Cuando el Hércules se alejó, los siete aviones se juntaron —"éra-

mos una patota'', recuerda el ahora primer teniente Mayor– e intentan rehacer las formaciones, con la dificultad que implica hacerlo en un riguroso silencio radial.

Los ayudó el hecho de que Varela utilizaba un avión muy particular, ya que había retornado a la actividad después de un servicio de mantenimiento y sólo estaba pintado con la base antióxido, por lo que de inmediato recibió el mote de ''el tordillo''.

''Ni bien nos acomodamos, relata Mayor, llegamos al punto en que teníamos que descender, cruzamos toda la capa de nubes que había y cuando nos pusimos rasante llovía muy fuerte. Era tan intensa la lluvia que los tres Nenes, que venían ahora atrás nuestro al mando de Cervera, se guiaban mirando las cuatro estelas que dejaban en el agua los chorros de nuestras turbinas.''

''Teníamos que alcanzar un punto unas 180 millas al norte de las islas y de ahí iríamos en línea recta, siempre en rasante, hacia monte Kent. El temor que teníamos todos era encontrarnos con alguna fragata que estuviera de piquete radar y que nos obstaculizara la misión, porque no llevábamos armamento para atacar un buque, las bombas, si bien eran las mismas, tenían espoletas para blancos terrestres'', explica el piloto.

La formación prosigue su vuelo rasante, ahora con rumbo sur hasta alcanzar la costa. Las condiciones climáticas habían mejorado y el sol despuntaba por entre espesos grupos de nubes.

Poco antes de cruzar la línea de acantilados el radar Malvinas sale al aire y pregunta si ''hay alguien en frecuencia'', nadie responde. El operador de Malvinas insiste y entonces el capitan Varela contesta solamente con el indicativo ''Chispas''. El radar comunica que no los tiene en su pantalla –lo cual era un alivio porque quería decir que los ingleses tampoco podían captarlos con sus radares– pero que había una sección de Harrier sobre Puerto Argentino, otra sobre Fitz Roy cerca de bahía Agradable y dos más en la zona de San Carlos. ''OK, manténgame informado'', responde Varela.

Estaban entonces a dos minutos del blanco. Pasan por bahía San Luis. ''Tengo bien grabada la imagen, dice Mayor, una pequeña casa de madera con un muelle todo desvencijado y al lado, sobre el suelo, un helicóptero Sea Lynx con su motor en marcha. Le pasamos por arriba y en ese momento el radar Malvinas nos advierte que las patrullas de Harrier comenzaban a converger hacia nosotros. Faltaba 1m20s al blanco.

''Entonces el capitán Varela, que volaba mirando al frente, porque yo iba mirando al costado para no perder la formación, vio aparecer frente a él un soldado que venía subiendo una loma y prácticamente se topa con los aviones que volaban pegados al suelo. Debe haber



El capitán Varela, con el crucifijo de plata que lo acompañó en la guerra, recuerda aquella misión del 13 de junio, que fue de las últimas de la Fuerza Aérea Argentina en la campaña de Malvinas.

Testimonio

"Justo ahora..."



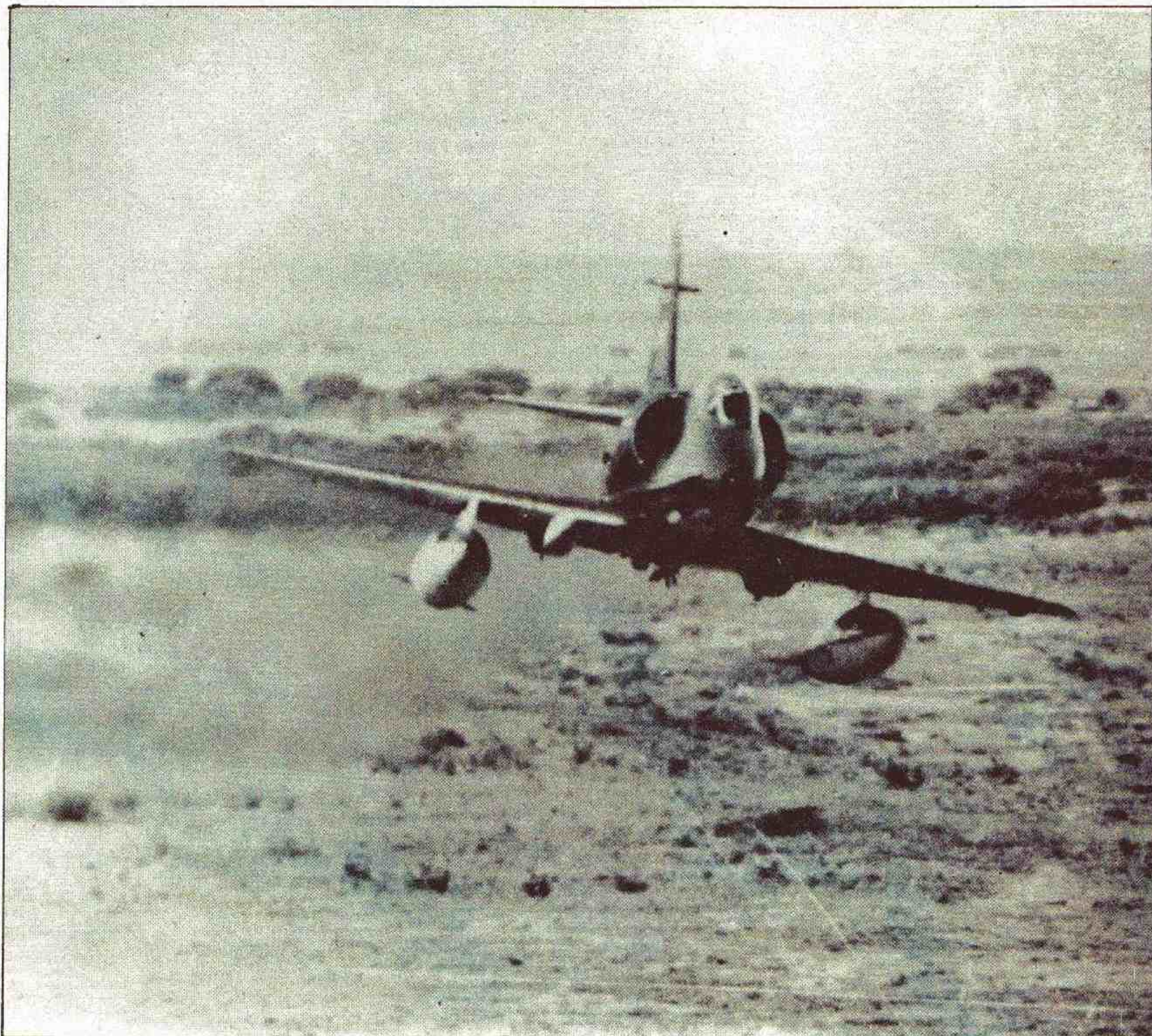
Teniente Sergio Mayor

Cuando el teniente Sergio Mayor se aleja de las islas tras el ataque, comienza a ascender para alcanzar 40.000 pies (13.000 metros) con el fin de reducir el consumo y retornar al continente sin reabastecerse. Entonces una presencia inesperada agrega una última cuota de tensión.

''Me había ido bien al norte en ascenso cuando escucho al radar Malvinas que dice: 'al que está más al norte (ese era yo), cuidado abajo'. Me incliné y vi una fragata justo abajo mío. Entonces me digo: qué hago, sigo ascendiendo y me pegan, o desciendo. Pensé que ya estaba jugado así que seguí ascendiendo...''

''Curiosamente, no me tiró. Evidentemente la fragata era un piquete de radar y por alguna razón no pudo disparar, porque seguramente me había detectado, tal vez estuviera dañada. Lo cierto es que en ese momento se me paró el corazón, porque pensé, después de tanto, de haber llegado hasta acá, me van a derribar, justo ahora, que la 'venía trayendo fenómeno'. Pero pasé.''

''Cuando finalmente aterricé sin más novedades, se acercó el mecánico del avión –era el Charlie 235– y me mostró algo que le había llamado la atención. Faltaban todas las tapas de inspección que el Skyhawk tiene a lo largo del fuselaje. Son pequeñas tapas sujetas con tornillos de media vuelta y la explosión del misil que nos lanzaron los británicos las había arrancado. Por supuesto que yo no me había dado cuenta, es que el Skyhawk es un avionazo y vuela sin problemas, como en el caso de Cervera, que llegó a pesar de que su avión estaba 'cosido' a balazos, le habían pegado 10.000 tiros''.



Un A 4B vuela rasante sobre el suelo, de la misma forma como lo hicieron en aquella oportunidad los "Nenes" y los "Chispas" del Grupo 5 de Caza. Levantando polvareda...

quedado congelado. El hecho es que tras el soldado y la elevación vimos aparecer una serie de containers grandes, que eran puestos de mando móviles, muchísimos helicópteros y tropa, todo muy prolijito, muy británico."

Mayor alcanzó a ver cómo se desprendían las bombas del avión de Varela y se abrían los paracaídas de retardo. Por reflejo lanza las suyas y a su vez, hacen lo propio Moroni y Roca. Casi simultaneamente escuchan al jefe de escuadrilla que ordenaba "tirar". Eran las 12.15 horas.

"Cuando vuelvo a mirar al Guía, continúa el relato de Mayor, aparece un misil entre nuestros dos aviones, explota y alcancé a ver un pedazo del tanque suplementario del avión de Varela que pasaba volando después que lo hubiera eyectado. Instintivamente yo eyecté mis cargas externas, los tanques suplementarios y la suspensión de las bombas. Entonces empezamos a girar en redondo para volver por donde vinimos, porque el radar Malvinas nos informaba que teníamos los Harrier prácticamente encima."

En ese giro los Skyhawks atacan con sus cañones a los helicópteros. Las primeras bombas habían impactado alrededor de los containers y el resto en la zona donde estaban los helicópteros. El general Moore salvó su vida quizás porque en el momento del ataque no estaba en el puesto de mando, pero de todas maneras, según admitió él mismo, tuvo que arrojarse a una trinchera para proteger su vida.

Algunos deciden volver por donde habían entrado, ya que en ese rumbo al menos sabían que no había fragatas. Otro cruza directamente sobre la Gran Malvina. A plena potencia salen hasta alejarse de las islas. Varela con crecientes fallas en su turbina a causa de la explosión, llega a aterrizar en San Julián segundos antes de que el motor, despedazado, se trabara definitivamente. Dellepiane, con un orificio en el ala por el que perdía constantemente combustible, llega prácticamente sin carburante hasta donde los esperaba el reabastecedor y debe volar hasta el continente "chupando" el vital líquido para sólo desprenderse para aterrizar. Pero finalmente todos llegan a su base, la misión, última de los veteranos pero nobles A4 Skyhawk, cumplida.

Cómo combatió el BIM 5

Entre los que combatieron bien en Malvinas están los hombres del Batallón de Infantería de Marina (BIM) 5. Decir combatieron bien, para un soldado es todo. Y sin embargo ¡hay tantas historias de coraje y heroísmo detrás de esa simple frase! En las páginas que siguen van algunas. Tomadas como apuntes directos de los testigos presenciales de los hechos y aún de boca de sus mismos protagonistas. Historias que sobreviven a la guerra para convencernos de que la buena madera del valor sigue creciendo entre los argentinos y puede brotar con fuerza cuando quiera que sea necesario.



Recibió la medalla de la Nación Argentina al Valor en Combate: un altísimo honor reservado a hombres de cualidades sobresalientes. Cuando era capitán de fragata fue comandante de la unidad de Infantería de Marina que combatió hasta el último instante contra los ingleses: ya se había dado la orden de rendición y los del BIM 5 seguían peleando. Se rindió sólo cuando agotó por completo la munición y estaba, sin embargo, en posición de contraataque. Tenía a su mando 700 hombres de su batallón, y alrededor de 200 efectivos más del Ejército, con los que luchó en el momento más crítico y más feroz del ataque británico; pese a ello, registró un grado increíblemente ínfimo de bajas: 30 muertos y 105 heridos. Como contrapartida, este hombre y su gente provocaron al enemigo el más alto número de muertos: aunque no lo reconocen oficialmente, en la zona donde peleó el BIM 5 los británicos perdieron muchos hombres. La colina de Tumbledown solamente, fue la tumba de docenas de guardias galeses.

Se llama Carlos Robacio. Hoy, a cinco años de la guerra es capitán de navío. No le gusta para nada hablar de sí mismo. Ni siquiera le gusta el elogio personal que cualquier argentino puede hacerle honesta y desinteresadamente porque se siente orgulloso de conocerlo. Prefiere el silencio, el anonimato. La humildad natural. Hasta se sonroja y se emociona cuando, finalmente, admite que es bueno no callar en ciertas circunstancias, y recordar lo vivido no para sí, sino para los demás, para la historia, para no hacer inútil la memoria de los que ofrendaron su vida por Malvinas. Aún los que están vivos, como él, ya dieron la vida una vez. Vale la pena, pues, memorar algunos aspectos salientes de la actuación del BIM 5 a través del testimonio de su propio comandante durante el conflicto Malvinas.

"No hay aspectos personales en los hechos salientes –dice Robacio–. Lo más importante es la actuación de la unidad en su conjunto: esto demuestra que en las peores contingencias que se pueden presentar, un pequeño núcleo de argentinos que sienten a este país y creen en su patria, son capaces de hacer las cosas bien. El éxito del que se habla, a pesar de la derrota, nos llena de orgullo. Pero no fue la obra de uno. Fue la obra del conjunto, de la cohesión, de la confianza, de la preparación, de la disciplina, de la organización."

"La mayor aptitud de un batallón de Infantería de Marina es atacar. Nuestra especialidad es el combate anfibio: ir, atacar, tomar, consolidar posiciones. Lo que impecablemente se hizo el 2 de abril. Pero en Malvinas tuvimos que hacer lo que menos sabíamos, que era defendernos. La aptitud defensiva del infante de marina es complementaria a su adiestramiento para el ataque. De todos modos, cuando hay un buen grado de preparación, la misión puede cumplirse eficientemente. Por eso le cobramos muy duro al enemigo el precio de lo que estaba reconquistando. Nuestros muertos, los muertos de **mi** Ejército y de **mi** Fuerza Aérea que han quedado; los muertos de mi Armada que están sembrando el fondo del mar en semillas que aseguran la reintegración de las Malvinas definitivamente a nuestro territorio, aún cuando aparentemente estuviéramos perdiendo."

"De los 74 días que pasamos allá, 44 recibimos fuego permanente sin poder responder. Sólo los 4 ó 5 últimos días fueron de real combate para nosotros... Recuerdo un momento del último día, el 14, a las 10 y



"No hay aspectos personales en los hechos salientes –dice Robacio–. Lo más importante es la actuación de la unidad en su conjunto: esto demuestra que en las peores contingencias que se pueden presentar, un pequeño núcleo de argentinos que sienten a este país y creen en su patria, son capaces de hacer las cosas bien..."





C.N. Carlos Robacio, quien en la guerra comandó al BIM 5.
Der: Medalla La Nación Argentina al Valor en Combate.

media de la mañana. Era un momento muy crítico. Nos estábamos replegando sobre Sapper Hill, desde Tumbledown y Williams. Veo que el segundo comandante, Daniel Ponce, capitán de fragata, cae, agotado, rendido. El fue un segundo comandante perfecto, un ejemplo. Cuando cae, dos conscriptos van a auxiliarlo. No estaba herido. Estaba agotado, no podía más. Ponce ordena a los conscriptos que lo dejen. Ellos le dicen: 'Si hay que morir, morimos los tres'. Lo ayudaron, lo levantaron, lo llevaron y los tres salieron con vida. A esto yo le llamo cohesión. Todos sabían lo que estaban haciendo. Me conmovió la entrega del subteniente Silva, del Ejército, que se incorporó a mi unidad cuando se replegó el Regimiento 4. Silva era un valiente. Vino y me dijo que lo destine en el lugar donde se iba a luchar más duramente. Fue a Tumbledown. Murió con sus 4 soldados, peleando con la mayor bravura. Allí estaban los galeses (muy buenos, como los paracaidistas ingleses) y los famosos gurkhas, que eran pura propaganda. Caían como moscas. También recuerdo a un conscripto que desobedeció mis órdenes. En un momento del combate en que los británicos eran rechazados, él corre detrás de ellos, baleándolos sin parar. Yo le ordeno que se detenga. Pero él sigue. El fuego enemigo lo alcanza y cae muerto. Yo mismo lo enterré. Estaba 500 metros delante de las posiciones en que debía estar... y rodeados de enemigos muertos. Actos de arrojo así hubo a montones, aunque no por desobeceder mis órdenes.''

''Yo no soy ni bravo, ni valiente, ni nada por el estilo. Soy un hombre común. Tengo miedo cuando cruzo la calle. Pero en Malvinas no pude tener miedo. No pude tenerlo porque creo que Dios no me dejó tenerlo, y la preocupación por mis hombres, su entrega, obviamente no me podían permitir el privilegio de tener miedo.''

''Sí sentí amargura. Ha sido la más grande amargura de mi vida, en dos momentos críticos: uno, cuando tuve que ordenar el inicio del replegue hacia Sapper Hill; y el segundo, terrible, cuando entró mi batallón, desfilando, armas al hombro, **entero,** a Puerto Argentino. Eso significaba la rendición. Ahí aflojé. Más de uno me habrá visto llorar.''

''A las 3 de la madrugada del 14 de junio hicimos uno de los contraataques más intensos contra el enemigo, en Tumbledown, junto con la compañía de Ejército del mayor Jaimet. Ellos son los que chocan contra los gurkhas. Los nuestros eran más o menos 150 hombres. Ellos eran entre 800 y 1.000. Allí concentré fuego de la artillería del Ejército (de los grupos 3 y 4, que me apoyaron indiscriminadamente, con el coronel Balza y el coronel Quevedo). Según me contó luego el general inglés Wilson, de la Quinta Brigada –con quien conversé cuando estuve prisionero– allí sólo quedó un tercio en pie. Los barrimos. Aunque ahora lo niegue, fue así. Todo un regimiento de ellos chocaba contra 60 u 80 hombres míos, y los bajábamos sin asco, y los paramos. Una de las preguntas que me hicieron fue por qué no había contraatacado, si les habíamos quebrado el ataque. Yo tenía a la compañía Mar lista para el contraataque. Pero la realidad es que, cuando podíamos hacerlo, ya no teníamos munición. Por otra parte,

(Continúa en la página 662)



En medio de la batalla, la compañía Mar del BIM 5 se preparó para dar el contraataque ordenado por el comandante del batallón.

Testimonio

El grupo fantasma



Otro de los trabajos importantes cumplidos por hombres del BIM 5 (además del regimiento 3 de Infantería del Ejército y del Batallón de Artillería de Campaña Nº 1 de Infantería de Marina) fue el sembrado de obstáculos minados, alámbricos y otros. Se calcula que fueron alrededor de 17 mil las minas esparcidas en la zona del Aeropuerto, Monte Williams, Harriet, Moddy Brook, Two Sister y Sapper Hill. Esas minas causaron muchas bajas en las filas inglesas, pero no bastaron para detenerlos. Los galeses, por ejemplo, se encontraron envueltos en un campo minado de dos piernas: una que se proyectaba hacia el mar y otra hacia las montañas. Estaban bajo fuego de la Compañía Obra del BIM 5, y decidieron desviar: se metieron en la otra pierna minada. Por los elementos que se encontraron en ese lugar (cascos, correajes, borceguíes, cráteres en el suelo), pudo apreciarse que tuvieron gran cantidad de bajas. Pero nunca se sabrá el número exacto, porque es un hecho cierto que el contendiente victorioso de una guerra oculta o disimula sus pérdidas.

También es un hecho cierto, y reconocido por los argentinos, que en gran cantidad de casos esas minas fueron colocadas muy tarde, y que por ello en muchos lugares no hubo tiempo para enterrarlas. Se colocaron tarde porque no había medios adecuados. Todo se hacía a pie y a mano, a excepción del apoyo que brindó en –en este caso– un helicóptero de Prefectura. La gente encargada de esta tarea (entre ella, los suboficiales Simón Ponce, Dardo Soto y Luis Alberto Oliva) tenía que recorrer dos veces por día 7 kilómetros, ida y vuelta hasta el Puesto Comando.

Siete kilómetros hacia arriba, en un camino de turba y a veces bajo la acción del fuego enemigo, y siete kilómetros hacia abajo. "Una vez fuimos a requisar unos vehículos –cuenta el suboficial primero Soto–, y nos pasó algo increíble. Eran dos camiones y un jeep, que nos serían muy útiles. Bueno, ya los traíamos, pero se nos fueron quedando. Uno a uno, en la turba. Aquí tenemos que reconocer que quienes nos ayudaron a sacar esos vehículos encajados fueron Kelpers; unos kelpers que iban hacia Bahía Agradable. Nos dimos cuenta, entonces, que de nada servía en las islas tener vehículos no adecuados para transportar minas. El camino teníamos que hacerlo a pie".

"Por otra parte –acota Oliva–, los vehículos requisados eran viejos. De uno de ellos sacamos un radiador para ponérselo a otro y así... El peor enemigo no fue uno solo en Malvinas: hubo una conjunción de enemigos".

"El último día, el 14 de junio –cuenta Ponce–, también fue de combate, duro combate para nosotros. Recuerdo, en una de las acciones, que yo estaba con los cabos Sánchez, Valdéz y Robles. Venían tirando los ingleses. De pronto, nos vimos entre dos fuegos. Ahí nomás nos enterramos como pudimos, y vimos que uno de los lados que nos tiraba era propia tropa. Esto pasó, sí, esto pasó en Malvinas, como en otras batallas. En la oscuridad, en medio del combate, hubo casos en que no se supo quién era quién. Yo estaba con los conscriptos Gómez y Ayala cuando me pasó esto, además de los nombrados. Los recuerdo bien porque uno era rubio y el otro morocho. Yo les decía "Luz" y "Sombra". Bueno, gritamos, gritamos fuerte, y eso nos salvó del fuego propio. Entonces las dos fracciones argentinas tiramos hacia el mismo lado. Poco después llegó el momento más triste de mi vida: la noticia de la rendición. Llegué al Puesto Comando y me preguntaron algunos porqué lloraba. ¿Cómo por qué lloraba? Yo, un argentino... Y habíamos sido vencidos. ¿Cómo por qué lloraba...?"

El infortunio de la guerra hizo que parte de este mismo grupo, que había sembrado minas contra los ingleses, fuera el encargado de recogerlas, después del 14 de junio. Por todo lo que vivieron le decían "los fantasmas": este postrer encargo de los británicos confirmó el sentido del apodo, porque como fantasmas recorrieron los campos minados y a ninguno de los argentinos les pasó nada. En cambio, los ingleses sufrieron dos bajas, pese a que siempre iban detrás de los nuestros para que no les pasara nada.

"Ahí hubo un problema idiomático –cuenta Ponce–: nosotros les decíamos a los ingleses "came on", "here", "men", "¡cuidado!", pero pasaban un centímetro adelante y chau. Después de los dos accidentes, nos relevaron de esa tarea. Volvimos al continente el 14 de julio".



Por las peripecias vividas, a este grupo le decían "los fantasmas"...



(Viene de la página 660)

"Era un momento muy crítico. Nos estábamos replegando sobre Sapper Hill, desde Tumbledown y Williams..."

había llegado la orden general de repliegue. Sobre nuestras posiciones caían mil proyectiles de obuses por hora, además del bombardeo naval, más los aviones y los helicópteros. Era tremendo. Así y todo, podíamos haber contraatacado, de haber tenido un poco de municiones. Pero, no hubiera cambiado el curso de la batalla. La suerte estaba echada. Claro: los ingleses no sabían mi situación real. Esperaban el contraataque nuestro. Rezaban, me dijeron, para que no contraatacáramos. Pero... **¿con qué?**... Cuando les conté que nosotros éramos sólo un batallón, no lo podían creer... Yo le pregunté a un oficial inglés –el general Thompson– qué hubiera pasado si yo contraatacaba. El me respondió que le habría quebrado por completo el ataque, y yo le dije: '¿Y entonces?' 'Entonces nada' –contestó el británico–. Hubiéramos esperado 24 ó 48 horas más y pedíamos apoyo de los aviones con bombas guiadas por laser de mil libras cada una para aniquilarlos a ustedes."

"Es decir: tuvieron suerte ellos porque se nos acabó la munición, y tuvimos suerte nosotros porque se nos acabó la munición. Ellos tenían que ganar o ganar. No podemos olvidar la intervención de los Estados Unidos y la misión de Haig que, pienso personalmente, fue para hacernos perder tiempo mientras ellos venían. Si los ingleses perdían, Malvinas se hubiera transformado en una hoguera y el fuego habría prendido en otros lugares del mundo para terminar con el coloniaje."

"Algo que recuerdo siempre, también, es el sistema de comunicación. Es muy importante hacer algo para mantener la moral de la gente. Yo tenía uno muy eficiente para comunicarme con todos, diariamente. Todas las noches les hablaba, los aleccionaba, les contaba cómo iba la situación para que la gente tuviera ánimo. Les contaba los saludos que recibíamos, el aliento, las cartas, en fin, todo lo que podía infundir confianza. Después de la guerra me enteré que los muchachos le llamaban a esto "Radio Pavada"...

"También recuerdo que, en el momento de decidir el contraataque, llamo a los oficiales de mi Estado Mayor y les cuento mi plan. Tomo la carta y hago un esbozo de las órdenes. Ellos se miran entre sí. No dicen nada. Cumplen. Pero después del 14 de junio, a mí me había quedado una duda: ¿por qué se miraron entre ellos? Un día se los pregunté. Me dijeron que pensaban que yo estaba loco. Entonces, una vez que pasaron las cosas y todo terminó, yo seguí preguntando: ¿Y ustedes qué hubieran hecho, aún así? 'Hubiéramos cumplido la orden.' Punto."

"Ya saben que no les tenemos miedo"

"Eso era el BIM 5. Eso es lo que vale. La confianza. Pero quisiera destacar que en Malvinas cada uno luchó con lo que pudo y con lo que tuvo. Todo lo que pudo, y con todo lo que tuvo. No es un deshonor haberse rendido. Los mismos ingleses, en la Segunda Guerra Mundial, en Singapur, se rindieron ante los japoneses en menos días de resistencia que nosotros y teniendo mucha más gente que los nipones... Cuando se sepa la verdad, se sabrá que los ingleses tuvieron muchas más bajas de las que confiesan: los muertos ingleses son del orden de los 359 sólo donde combatió el BIM 5. ¿De dónde sacó esto? Ellos mismos me dijeron esta cifra que, claro, oficialmente no la van a reconocer. Pero es absolutamente cierto que por cada uno de nosotros caían seis o siete de ellos. Por algo elevaron el secreto del caso Malvinas a 99 años. Pero algún día se sabrá la verdad. Como ahora ellos ya saben que no les tenemos miedo, que no somos indios y que sus soldados no van a venir de pic-nic."

Testimonio

¡SOCORRO!



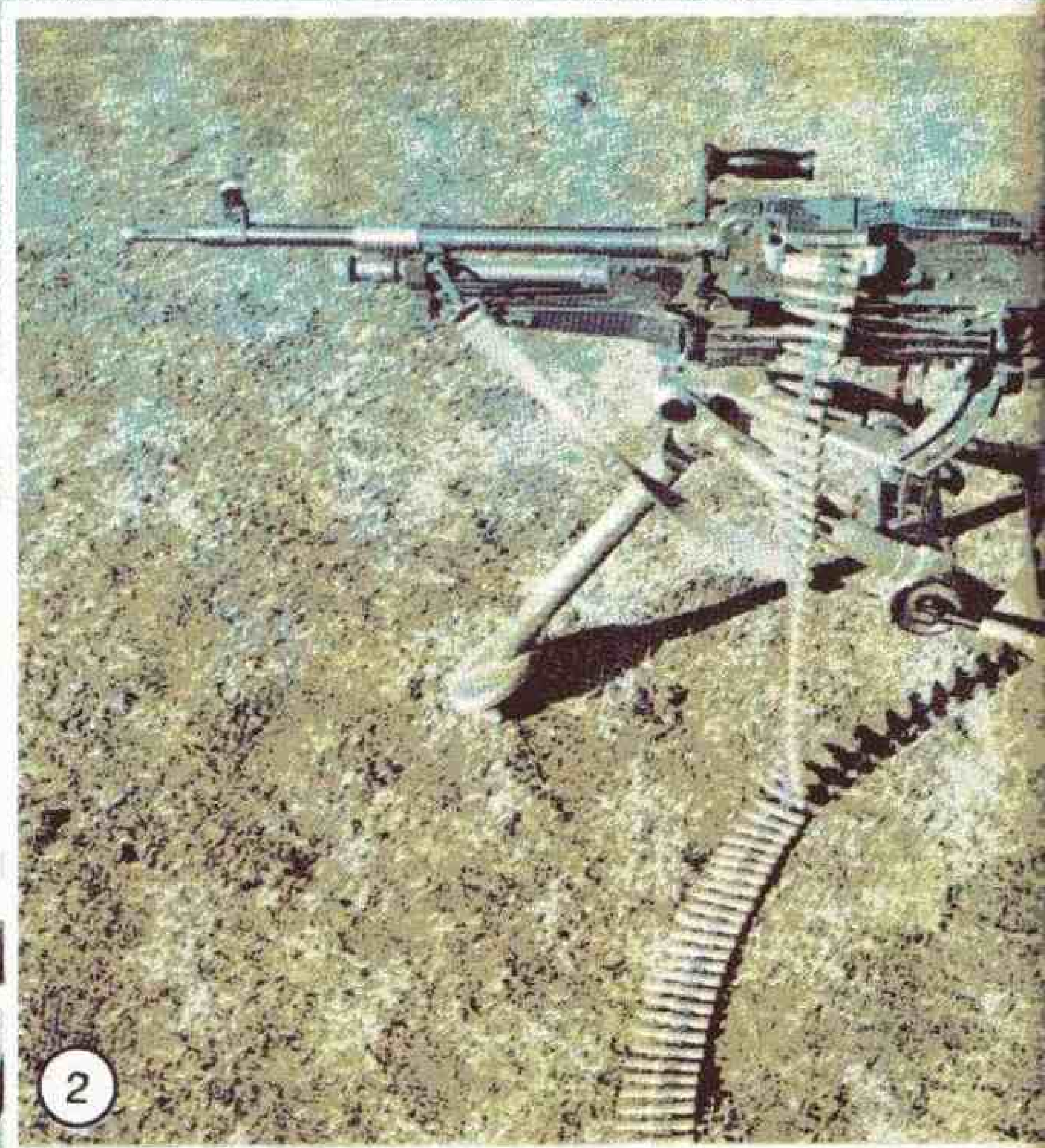
Suboficial 1º enfermero Angel Quiroga / BIM 5.
Der. Puesto de socorro.

"Yo era encargado del puesto principal de Socorro, como enfermero. Mi trabajo era auxiliar a cada herido. Buscarlo, traerlo, curarlo y evacuarlo. Para lograr mayor protección, habíamos cavado pozos donde instalábamos a los heridos: era la única manera de salvarlos del contínuo bombardeo de los ingleses. En el puesto éramos doce: entre ellos los suboficiales Víctor Palavecino, Miguel Arias y yo; todos del BIM 5. Desde el primero de mayo –cuando tuvimos un muerto y siete heridos–, el trabajo de enfermería fue permanente; así como el del médico, doctor Ferrario, y los dos odontólogos, tenientes Suárez y Méndez. Lo que realmente creaba miedo y zozobra era el bombardeo incesante, que también causó víctimas. Los ingleses bombardeaban todo, no hubo respeto por la Cruz Roja del BIM 5. Tres veces tuvimos que trasladar las carpas con la cruz roja identificatoria bien grande y visible. Así y todo, una bomba cayó sobre una de esas carpas de auxilio y despedazó todo. Nos salvamos porque no estábamos adentro. Nosotros estábamos detrás de un cerro, al pie del Longdon, pero no nos quedábamos quietos. Actuábamos ni bien nos llamaban por radio, y a veces en pleno combate, entre las balas y las bombas. Sí, desgraciadamente, me tocó atender a heridos que se nos fueron. Las heridas más comunes eran causadas por esquirlas, en la cara, los brazos, las piernas. El caso que más me conmovió, del batallón, de antes de la guerra. Uno de esos conscriptos con quien uno se encariña, ¿vio? Bueno: me avisaron que había sido herido. Yo fui a socorrerlo... Cuando llegué..., estaba muerto... Dios mío. Se llamaba Ramírez..."

(Del relato del suboficial primero enfermero Angel Quiroga).

Armas y equ
Infantería de

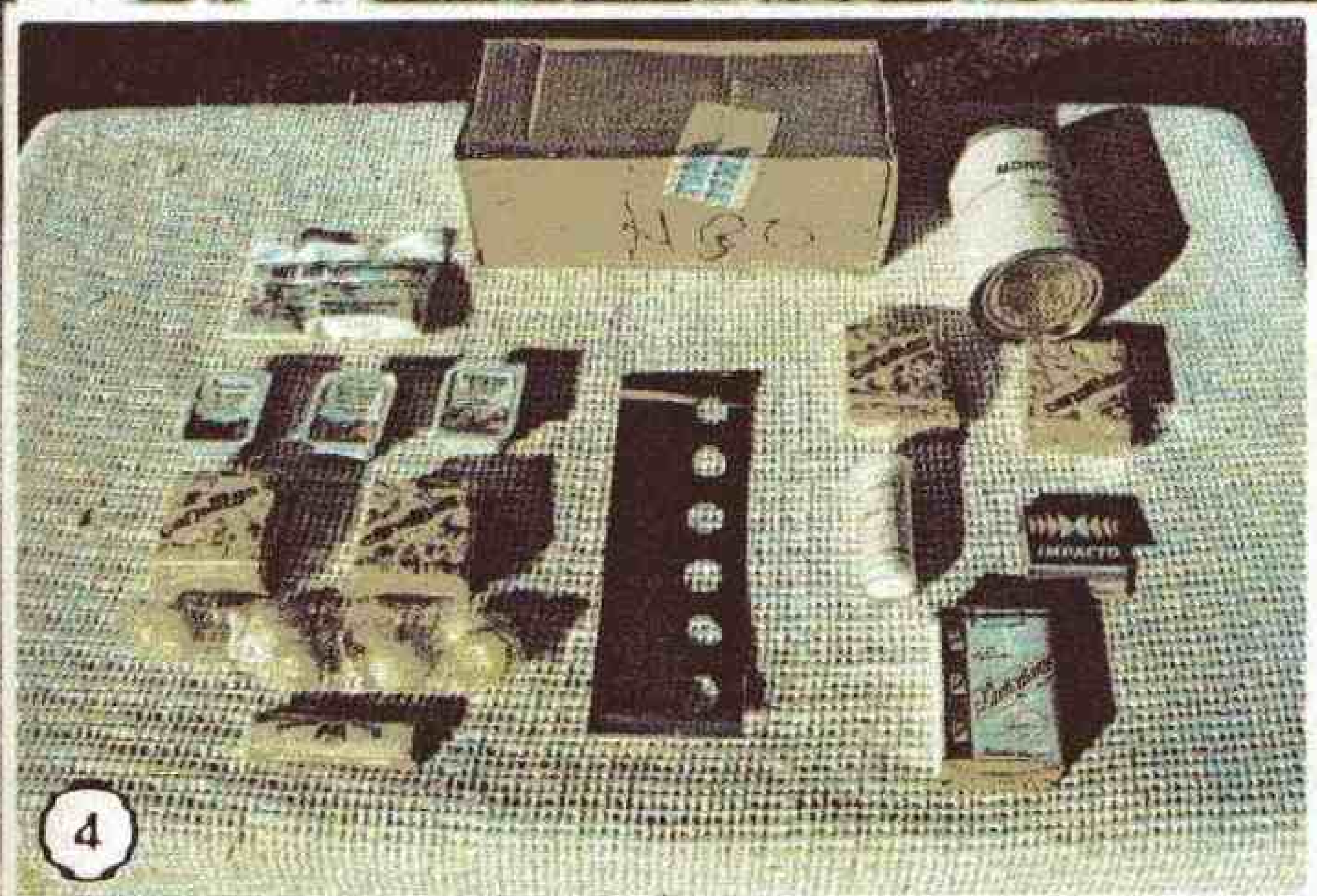


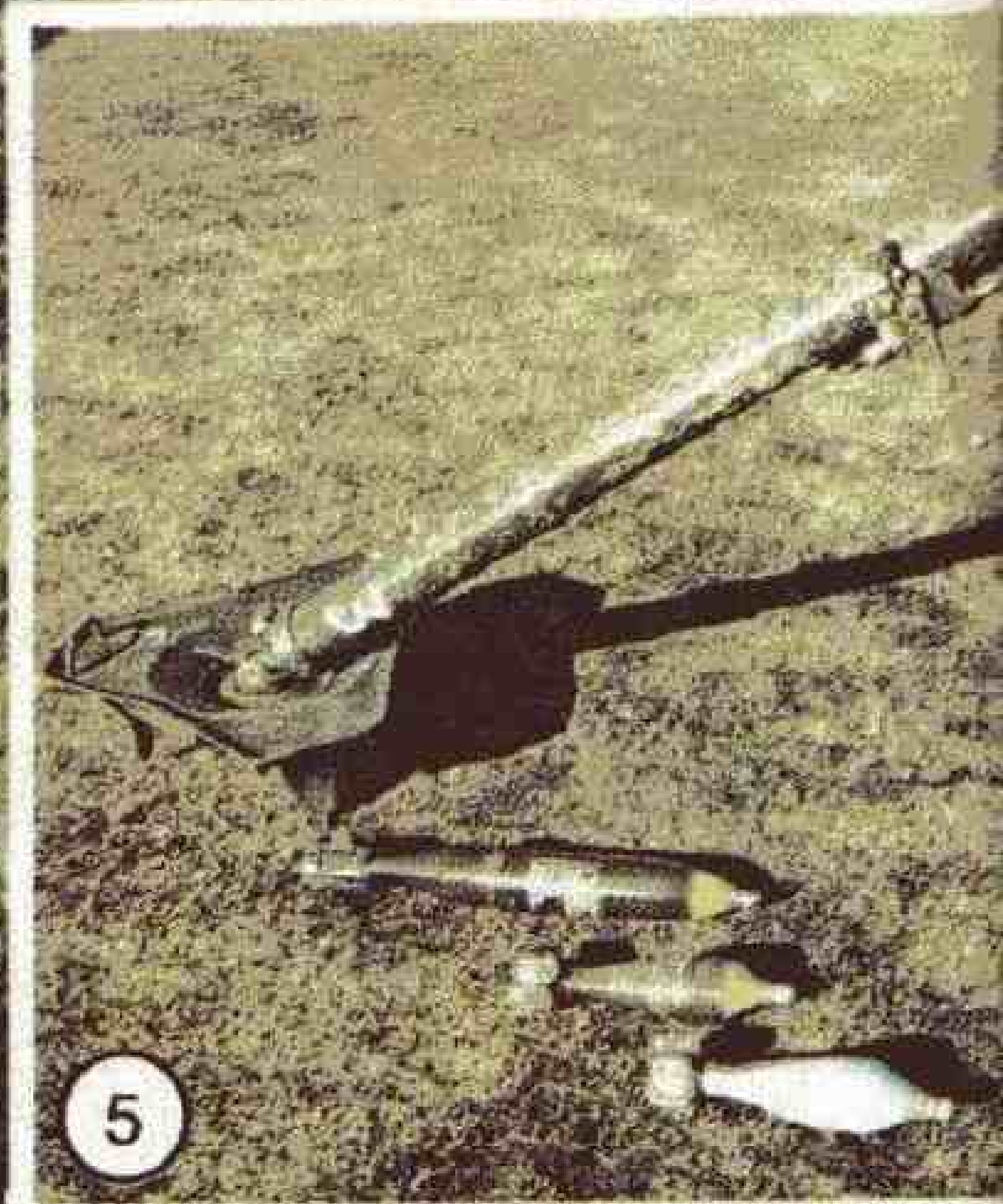


1 Mortero cal. 60 mm. con proyectil auto explosivo y proyectil fumígeno.

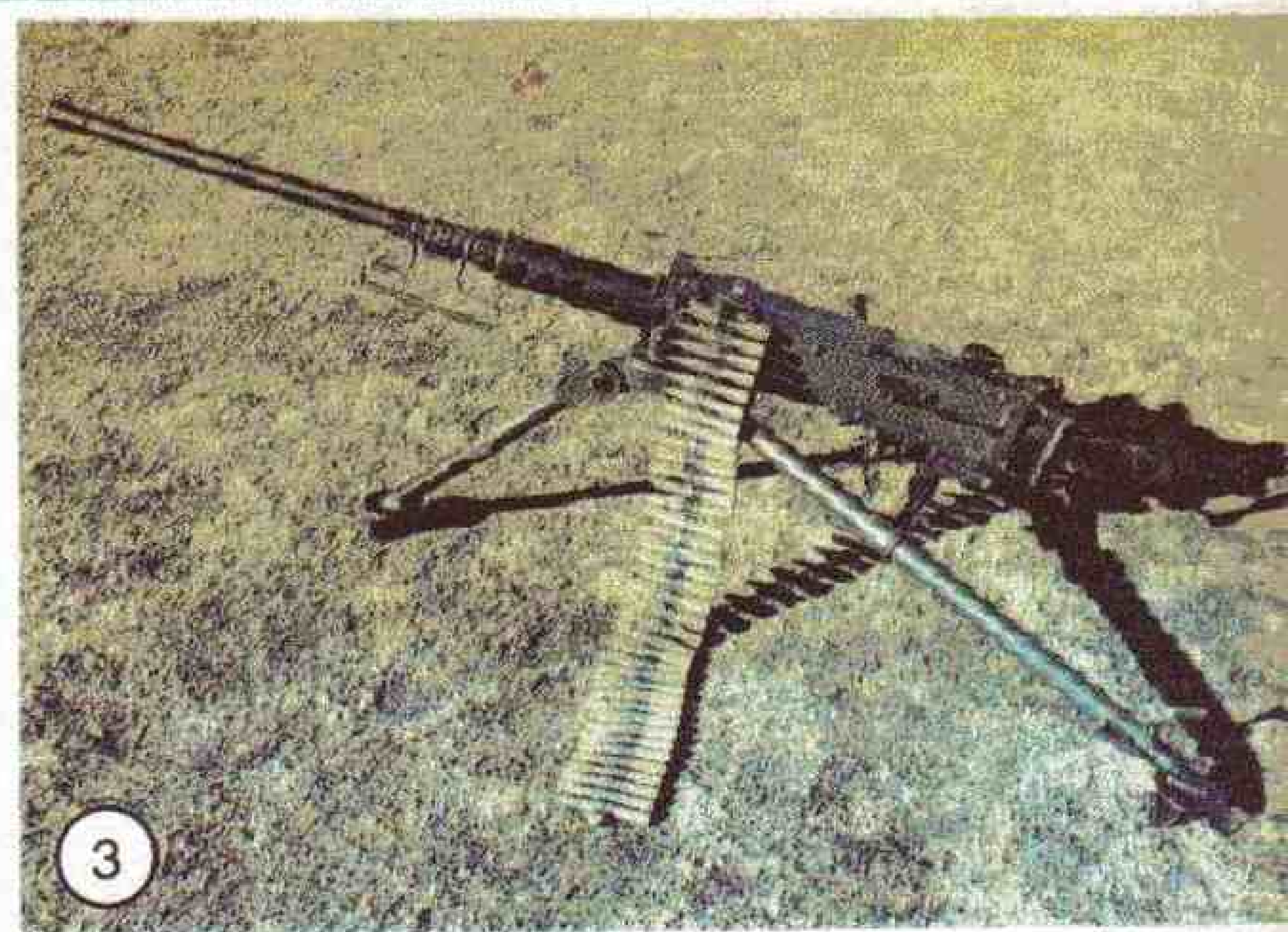
2 Ametralladora MAG tipo 60-20 cal. 7,62 mm. montada sobre afuste.

3 Ametralladora pesada Browning cal. 12,7 mm.





ipos de la e Marina





4 Ración "C": caja que contiene un sobre de café con leche azucarado; una lata de comida preparada; cuatro paquetes de galletitas de agua; tres potes de mermelada; una barra de chocolate o turrón; una tira de caramelos; un soporte de hojalata (calentador); ocho pastillas de combustible sólido; una carterita de fósforos; un paquete de cigarrillos.

5 Mortero cal. 81 mm. con proyectiles: químico humoso, capacidad normal y gran capacidad.

6 Equipos de comunicaciones de las fracciones de Infantería de Marina: mochila para llevar el PRC-77; bobina con cable telefónico; teléfono alámbrico; equipo de comunicaciones radioeléctricas PRC-77 y central telefónica de asalto.







Emblema del Batallón de Infantería de Marina Nº 5. Abajo: posición de tiro de mortero de 80 mm.



SOLOS EN LA MADRUGADA

Los infantes del BIM 5 habían construido buenas posiciones en Tumbledown y ofrecieron pelea.

Tras el desembarco inglés en San Carlos (21 de mayo), un grupo de comandos anfibios que revistaban con el BIM 5 integró una patrulla formada por diez hombres, cuya misión era explorar el lugar de la invasión dando la vuelta por el lado Norte de la isla Soledad. Después de ser trasladados hasta Chata Hill por dos helicópteros de Ejército, la aproximación debió completarse a pie y con mucho sigilo, pues el enemigo ya estaba allí.

Esta patrulla, conducida por el suboficial Miguel Angel Basualdo, habría de vivir una de las experiencias más azarosas de la guerra: fueron los primeros comandos que vieron de cerca todo el movimiento de los británicos en San Carlos, cuando ya habían afianzado su cabeza de playa, los primeros que prácticamente se entremezclaron con el enemigo y tuvieron que vivir terribles peripecias para salvar sus vidas y, también, fueron capaces de orientarse y regresar a pie los difíciles cien kilómetros hasta Puerto Argentino. Y tienen otro record que no buscaron: De esta patrulla los ingleses lograron el primer prisionero argentino.

El suboficial Juan Márquez no podrá olvidar nunca el instante en que el grupo de comandos anfibios argentinos avistó a los ingleses en San Carlos: "Nos quedamos paralizados –dice–. Era una lluvia de helicópteros que iban y venían a todo trapo. Nosotros estábamos allí, escondidos. Era increíble la rapidez con que los helicópteros bajaban y descargaban pertrechos de guerra y personal y víveres y todo. Intentamos comunicarnos de inmediato con Puerto Argentino. No fue posi-



Suboficial Miguel Angel Basualdo, comando anfibio quien comandó la patrulla tras las líneas británicas a la que se hace referencia en esta nota.



ble: la radio no tenía alcance suficiente. Vimos, durante todo un día y toda una noche, el movimiento de los ingleses. El plan era recoger toda, toda la información posible, y después regresar. Lo que más nos asombraba era la cantidad de helicópteros... Eran como langostas que cumplían su trabajo automáticamente. Cuando creímos tener un panorama, Basualdo decidió llevar urgente esa información. Antes, dividió la patrulla en dos: un grupo debía quedarse para recoger más datos, allí, en el lugar. El otro debía marcharse y llegar a tiempo para tomar el helicóptero que debía encontrarse en determinado horario y lugar. Nos tocó irnos a Basualdo, Carrasco, Ozán, Basilli y a mí (recuerda Márquez). Se quedaron Pablo Alvarado, el enfermero Pereira, los cabos Verón y López, y el capitán-traductor Camilleti. Recuerdo que lo primero que hicimos fue, de paso, buscar un depósito de comida que habíamos escondido a la ida. Fue imposible. El lugar ya había sido tomado por los ingleses. Así, con un poco de frío y un poco de hambre, tras seis horas de caminata, llegamos al punto indicado para tomar el helicóptero. Eran las cinco de la mañana. Había una neblina espesa, como de terror. El helicóptero no estaba. Fuimos entonces al otro punto de encuentro, porque siempre se fija uno eventual. Tampoco estaba. Nunca supimos por qué ese helicóptero no llegó. Entonces, decidimos ir caminando.

Había, desde allí, unos 100 kilómetros lineales hasta Puerto Argentino. Pero, subiendo y bajando parecían muchos más. Lo peor es que estábamos sin comida. El

'brujo' Carrasco tenía apenas un cafecito de la ración Charlie. Y el frío, la pucha. Hacía tanto frío que, en los momentos de descanso, nos apretábamos entre nosotros para conservar al menos el calor humano. Al segundo día de caminata, el 'viejo' López observó que en una loma próxima se movían bultos, siluetas. No sabíamos si eran ovejas o gente o qué sé yo. En ese momento pueden aparecer alucinaciones. Nos acercamos más, con cuidado. ¡Eran ingleses!... Al ratito se perdieron. Al tercer día ubicamos un casco de estancia. Creímos que alguien nos podría brindar apoyo. Decidimos dividir nuevamente el grupo: Carrasco y yo fuimos a ver qué pasaba. Los otros, si trascurrían dos horas sin novedad, debían seguir su camino y dejarnos. Bueno, nos acercamos a la estancia. Tuvimos que decidir entonces quién entraba. El 'Brujo' Carrasco sabía algo de inglés. Fue él. Yo me quedé a 100 metros. En diez minutos él tenía que dar señales de vida. Pasaron 10, 15, una hora. Nada. De pronto, vi dos motos que venían hacia donde estaba yo. Me escondí bien. Vi que eran uniformados, ingleses. Hablaban entre sí. Buscaban algo. Discutían. Seguían buscando. Y se hacía de noche. Eso tal vez me ayudó. Claro: me estaban buscando a mí, porque después me enteré que Carrasco había sido hecho prisionero. Era evidente que la estancia ya había sido tomada por los ingleses, de modo que resolví volver solo a Puerto Argentino. Recuerdo bien que, cuando vi las motos, los tenía a una distancia como para hacerlos... trizas. Apreté el arma. Entonces me pregunté: ¿tiro o no tiro? Era como el ser o no ser de los ingleses. Me parció prudente no tirar, así no levantaba la perdiz. Mi misión era volver con la información. Empecé a caminar, de nuevo, solo, medio perdido. El único mapa de las Malvinas que tenía, era un recorte de una revista argentina. Por pura casualidad, me encontré al cuarto día con el grupo de Basualdo. No sé. Yo pienso que por esas cosas de Dios. Sabernos juntos, aunque solos en aquella madrugada, nos dio fuerzas. En el camino encontramos un helicóptero argentino destrozado: tal vez el que nos tenía que haber recogido. También nos encontramos con una fracción de comandos del Ejército, que iban a tomar una estancia cuyos ocupantes, Kelpers, hacían espionaje y pasaban información por radio a los ingleses. Y vimos, además, a una fracción del Batallón 5 de Infantería de Marina, que sembraba minas. Por suerte, estos encuentros nos posibilitaron comida. Ya cerca de la ciudad, estábamos molidos. Por radio informamos todo, y nos prometieron un helicóptero para buscarnos. Tampoco llegó. Seguimos caminando, y así volvimos a Puerto Argentino. Era el 7 de junio. Habían pasado seis días. Después me dijeron que cuando el general Jofre se enteró que nos habíamos orientado por un mapita de las Malvinas publicado en 'Anteojito', no lo podía creer."

Grupo de suboficiales del BIM 5 que participaron de las acciones en Malvinas. Al centro, el suboficial Juan Márquez, cuyo testimonio se relata en estas páginas.



Testimonio

Volveremos

"Hay gente que se fue de baja, que después de la guerra se retiró voluntariamente del BIM 5. Pero que, como los conscriptos que ya no están, también participaron en la batalla de Malvinas. Es el caso de los señores Aldo Rubén Cena, que se desempeñó como cabo segundo; Carlos Alberto Fernández, ex-cabo primero, y Ricardo Lucero, ex-conscripto dragoneante, quienes aún hoy no dejan de sentirse parte del "glorioso BIM 5".

"Nuestra tarea no puede verse individualmente, ni siquiera como grupo –afirma Cena–. El trabajo fue generalizado, en conjunto. De todos modos, yo tenía a dos conscriptos entrerrianos, Nusbaum y Willis, de gran comportamiento. En ningún momento nos faltó munición, ni comida, ni abrigo".

"Apoyábamos, con morteros, a dos compañías: la Mar y la Nácar –cuenta Fernández–. Vivimos momentos de intensa acción y peligro, como cuando nos atacó un Sea-Harrier. Pero no estuvimos tan cerca del enemigo. Cuando íbamos a pasar como fusileros para hacer el contraataque, terminó todo. Pero nosotros jamás nos rendimos. Nos replegamos organizadamente. Después nos enteramos que los ingleses rezaban para que no hiciéramos ese contraataque. De todos modos, sabemos que no habría cambiado el curso de la guerra, que ya estaba definida".

"Lo mío no es tan destacable –dice Lucero–. Nosotros resguardábamos al Puesto de Operaciones, donde estaba el comandante. Hubo un momento de confusión, hacia el final, que nunca lo voy a olvidar, porque nos sentimos, creímos que estábamos solos. El cabo Rossi nos había ordenado que destruyéramos todo, para que no les pudiera quedar nada útil a los ingleses. Bueno, destruímos todo menos los fusiles, por las dudas. Pero resulta que se había dado la orden de contraataque y nosotros no sabíamos nada (de esto nos enteramos después). De pronto no se sentían más gritos, ni ruidos, ni nada. No sabíamos qué pasaba. Decidimos salir del pozo y averiguar. El cabo Rossi fue al frente. Volvió y nos dijo que no había nadie. Salimos todos del pozo... en ese momento vimos un helicóptero inglés... Uno de los conscriptos preparó su fusil para tirarle. Todos hicimos lo mismo. Eran cuatro fusiles contra un helicóptero. En eso vemos que larga un misil, un cohetazo. Tragame tierra, dije yo. Lo veía venir. Pero pasó de largo, por arriba y explotó lejos... Entonces nos dimos cuenta que había que replegarse, y nos replegamos."

"Nosotros nos fuimos del BIM 5 por nuestra voluntad –aclara Cena–, pero si hubiera que volver a hacer lo mismo que hicimos, lo haríamos ahora mismo. No juzgamos decisiones superiores o políticas; errores o aciertos. Nosotros, antes como militares y ahora como civiles, defendemos una causa justa. Porque es justo defender lo que es de uno como se puede. Si es por la guerra, la haremos. Yo estoy seguro que la causa Malvinas no está perdida. Volveremos".



Los locos de Sapper Hill

...''en ese momento vimos tres siluetas en la altura: eran Koch con sus dos valientes cabos, Cini y Benítez''.

Pese a que los hombres del Batallón de Infantería de Marina 5, en diferentes posiciones, tuvieron ocasión de entrar en combate directo, batir al enemigo y hasta hacerlo retroceder, no fueron pocas las ocasiones en que sintieron una franca sensación de impotencia. Esto fue notorio, especialmente, ante el bombardeo de los buques ingleses a las islas. El teniente Julio Binotti, segundo jefe de la Compañía Mar que se encontraba en las alturas de Sapper Hill, cuenta que esa sensación no empezó en el final, sino desde el mismo 1º de mayo: "Ese día vimos cómo un buque británico tiraba sobre el aeropuerto. Era como verlo desde una tribuna, porque era de día; serían las 2 ó 3 de la tarde. Y no podíamos hacer nada. Esta impotencia de ver el fuego naval sobre nuestras tropas, sin que nosotros pudiéramos hacer nada, fue terrible.

Pero después, por la noche de ese 1º de mayo, el bombardeo lo recibimos nosotros. Tuvimos un muerto, el conscripto Caviglioli, y once heridos, entre ellos el subteniente de Ejército Gutiérrez, a quien le dieron porque salió para verificar un pozo donde estaban sus soldados. Cuando volvía, una onda expansiva lo levantó por los aires.

Esto nos hizo tomar contacto con la muerte muy de cerca y muy pronto. Caviglioli fue el primer muerto del BIM 5. Ese bombardeo fue uno de los más largos de toda la guerra: por la madrugada los ingleses seguían tirando. Su fin era destruir el radar antiaéreo de Ejército, situado en nuestra posición. De ahí que las alturas de Sapper Hill fueron atacadas contínua y sistemáticamente, sin que los ingleses lograran su objetivo."

Esta Compañía Mar, al mando del teniente de navío Rodolfo Oscar Cionchi, fue una de las que —después de haber hecho replegar a los británicos, combatiendo con toda bravura— se preparó para el contraataque que había dispuesto el capitán Robacio, comandante del BIM 5. Fue también la que, en el último día y la última hora de batalla, rechazó una fracción helitransportada del enemigo, bajando dos helicópteros ingleses y causándoles numerosas víctimas. Quizá por eso –entre tantas otras cosas– se ganaron el mote de "Los locos de Sapper Hill".

"Tal vez lo más importante del combate –sostiene el teniente Binotti– fue el contraataque que estuvimos a punto de concretar. Eso demostraba que, en ese lugar, estábamos enteros y por allí los ingleses no habían podido pasar. Pero eso no se hizo, de modo que, desechado el contraataque, una de las acciones más importantes fue la

del último día. Después de estar casi tres meses en un pozo, soportando un bombardeo infernal, me sorprendió la actitud ofensiva de mi Compañía. Los mismos hombres que la integraban, especialmente los suboficiales, fueron los que, a mí mismo, me quitaron el miedo y me dieron coraje. Porque cuando hubo que alistarse para el contraataque, y salir del pozo, yo sentí un miedo tremendo. Se lo comenté a los suboficiales Ceballos y Martínez, que estaban conmigo: Tengo miedo. Ellos me ayudaron. Mi miedo era personal. La pucha, me di cuenta que una cosa era estar relativamente seguro en el pozo, y otra salir al descubierto y atacar. Tuve real conciencia, también, de cuánta gente iba a morir. Fue algo espantoso, pero superable en unos minutos gracias a esa actitud combativa de mi gente. Ahí me di cuenta del valor que tienen el adiestramiento y la instrucción. Siempre me lo habían dicho, pero nunca lo viví como entonces. Yo sentí que era mi gente la que me llevaba adelante. Yo mismo me embalé de nuevo por ellos. Y cuando empezaron a llegar los jefes de secciones, mi actitud cambió. Me olvidé del miedo. Empecé a dar órdenes, la gente se preparaba con entusiasmo. En minutos estuvimos todos listos para contraatacar. Pero eso no pudo ser...

El capitán Robacio, ese día, fue el último que llegó a nuestro puesto, caminando en medio de las bombas. Eran más o menos las 9 de la mañana del 14 de junio. Se presentó entonces el jefe de la Compañía Charly, de Ejército, y preguntó dónde colocarse, totalmente integrado a la unidad. Era el capitán Varela. En ese momento, nuestro comandante recibió la orden de ocupar el flanco Sur del pueblo, en retirada. Yo no quería abandonar mi posición, los míos querían pelear... Robacio me ordenó, entonces, que me quedara como escalón de retaguardia. Caía una lluvia de bombas, de artillería terrestre y naval de los ingleses. Era casi el mediodía, cuando la unidad finalizó su repliegue. Nosotros la seguíamos cubriendo. De repente escuchamos la aproximación de dos helicópteros, que pasaron y se detuvieron detrás de unos contenedores de munición. Allí bajaron ingleses que empezaron a hacernos fuego de morteros. Los proyectiles caían como papel picado... Nosotros, como dije, estábamos en el escalón de retaguardia y habíamos recibido la orden de resistir toda acción enemiga para evitar que el grueso de la unidad fuera alcanzada. Así que mi compañía cumplió esa orden, por lo que entramos en combate con las tropas de esos dos helicópteros. En ese momento la actuación más destacada la cumplió el guardamarina Alejandro Koch, que era el jefe de la tercera Sección. Cuando ya tenía la orden de desprenderse, este oficial agarró su ametralladora, disparó con todo y permitió el repliegue de sus hombres, batiendo con fuego al enemigo. Le dio a un helicóptero, que quedó echando humo por ahí, delante de él mismo. Hizo que los ingleses retrocedieran y cayeran en un campo minado. Tuvieron muchísimas bajas. El mismo Koch trajo al hombro a uno de sus hombres, herido. Era el conscripto Monzón, que después murió. El otro helicóptero inglés fue bajado por la Browining calibre 12,7 del suboficial Vaca, mientras las ametralladoras y tiradores de la segunda sección también abrían fuego.

Cuando le ordené al guardiamarina Davis: "¡Listo, nos vamos!", él todavía estaba pensando en el contraataque, y salió disparando hacia el frente, o sea al revés. Le grité: "¿A dónde va?". Ahí recién se dio cuenta que teníamos que replegar, que teníamos que ir hacia Puerto Argentino y no hacia el otro lado. Es que Davis y sus hombres estaban listos para largar el contraataque. Fue impresionante su actitud ofensiva. Con él bajamos de la altura. Yo gritándoles que bajen, que bajen. Eran como la una y media de la tarde cuando un conscripto, el "Topo" Serángelis, de Villa María, Córdoba, se plantó y dijo: "¡No señor. Yo me quedo acá y no me muevo!". Otro hizo lo mismo. Querían esperar a sus compañeros. En ese momento vimos tres siluetas en la altura: eran Koch con sus dos valientes cabos, Cini y Benítez. Ellos confirmaron que arriba ya no quedaba nadie. Entonces los dos conscriptos que se querían quedar, recién entonces, transigieron y bajan con nosotros. Posteriormente, me enteré que el batallón antiaéreo, a órdenes del capitán Silva, había dado orden de apoyo para permitir el repliegue de las fracciones del BIM 5. A eso de las dos de la tarde del 14 de junio llegamos al pueblo. Allí nos confirmaron que todo había terminado. Que no se podía pelear más. Entonces destruímos todas nuestras piezas: armas, visores, todo. La bandera de nuestra Compañía Mar fue a encontrarse con su nombre, bien al fondo del mar."

..."en Malvinas cada uno luchó con lo que pudo y con lo que tuvo. Todo lo que pudo y con todo lo que tuvo"...



Documento

Bomba sin explotar

Mientras se iba desarrollando la ofensiva británica que convergería sobre Puerto Argentino, al cañoneo nocturno que martillaba las posiciones de los defensores, se sumaba el bombardeo aéreo indiscriminado, aunque sin mayor puntería de los aviones de la RAF. Esta secuencia fotográfica fue registrada el 25 de mayo de 1982 en las proximidades del aeropuerto. Una bomba ha caído e ingenieros de Infantería de Marina se acercan al artefacto sin explotar.





Foto 1: el equipo de ingenieros de I.M. se aproxima al lugar donde la bomba (un artefacto de 1.000 libras frenado por paracaídas) ha caído sin estallar. 2: con los recaudos del caso la bomba es examinada y 3, se procede a su anulación. La bomba puede ser desactivada o (4) detonarse por otro medio para eliminar el peligro. Había sido lanzada ese mediodía por un Harrier GR 3 de la Royal Air Force.







El gran golpe de Bahía Agradable

A media mañana del 8 de junio el comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) recibió informes que confirmaban la presencia de buques británicos en la zona de Fitz Roy. Las condiciones meteorológicas eran buenas. Era lo que se estaba esperando luego de varios días de mal tiempo y forzada inactividad. Se emitieron entonces las órdenes de ataque.

El ataque de la Fuerza Aérea Argentina a los buques de desembarco ingleses "Sir Galahad" y "Sir Tristram", según el cuadro pintado por el capitán (Res.) Exequiel Martínez.

Dos escuadrillas, con un total de ocho aviones A4 Skyhawk, "Dogos" y "Mastines", son las primeras en alistarse para partir, pero cuando despegan sólo pueden hacerlo siete, debido a fallas mecánicas. Llegan sin mayores inconvenientes al punto de cita con el reabastecedor KC-130 Hércules. Completan su carga de combustible, salvo dos aviones, justamente los pertenecientes a los jefes de las escuadrillas, el capitán Carballo y el primer teniente Filippini, quienes no tienen otra alternativa que retornar al continente al no poder reabastecerse.

Toma entonces el mando el oficial más antiguo, el primer teniente Cachón, quien decide recomponer los dos grupos en uno. Así, los otros dos aviones que quedaban de la Dogo –teniente Rinke y alférez Carmona– forman a su izquierda y los dos únicos Mastines –teniente Gálvez y alférez Gómez–, a su derecha.

Pasaron sobre la bahía San Felipe, en el extremo sur de la isla Gran Malvina, cruzaron el estrecho de San Carlos y tomaron rumbo noreste en una apretada línea, con todo el armamento listo, incluidas las tres bombas frenadas por paracaídas de 250 kg que pendían de cada avión.

Se encuentran súbitamente con dos helicópteros ingleses, pero el jefe de la escuadrilla ordena seguir adelante, con la idea de atacarlos al retornar de la



misión, si todavía estaban allí.

Dogos y Mastines pasan sobre el establecimiento Bluff Cove, situado al norte de Fitz Roy, donde observan movimientos de tropas pero ningún buque. Inician entonces un giro cerrado hacia la derecha.

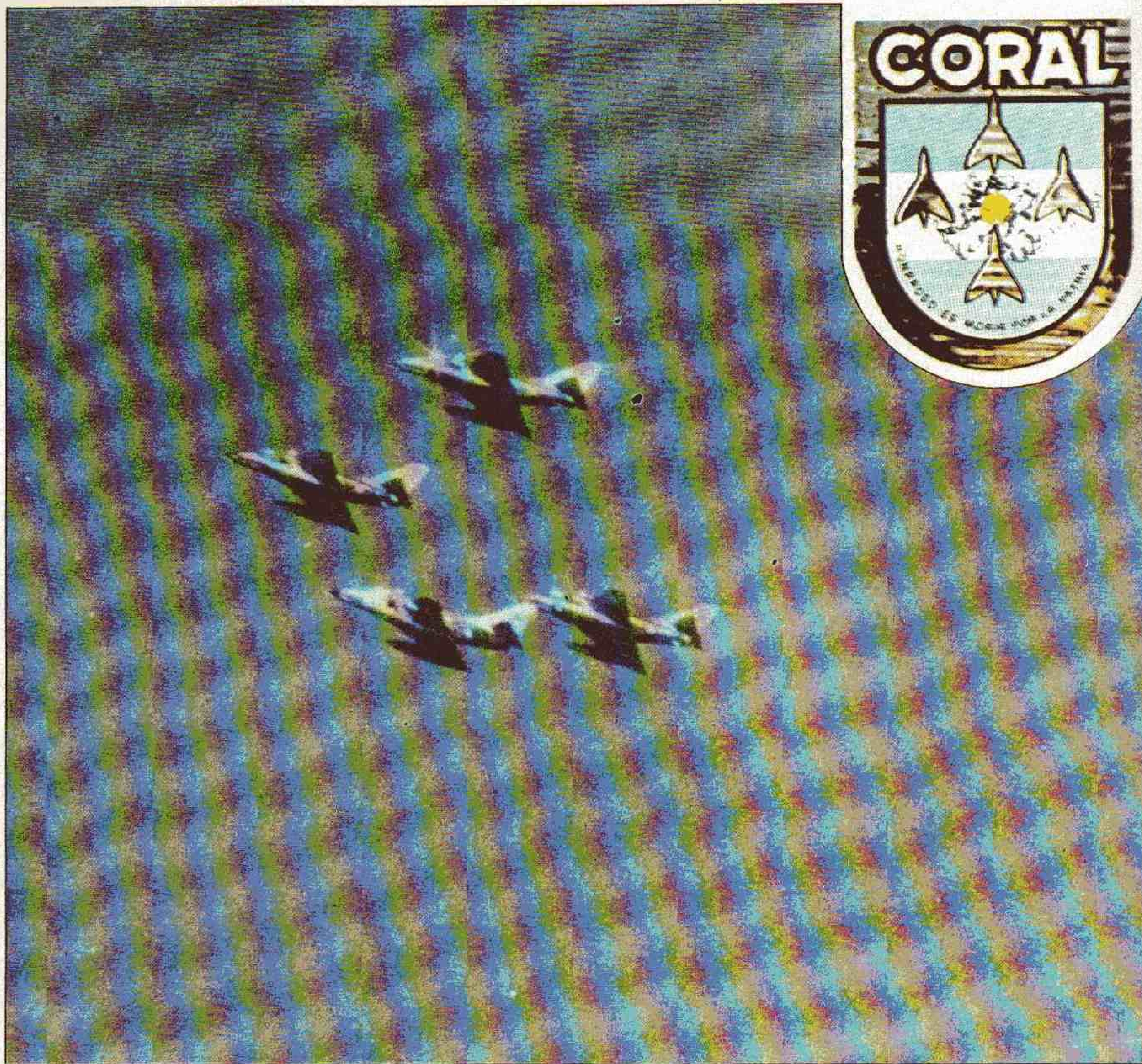
Aparece el blanco

El alférez Hugo Gómez que ocupaba la última posición de la línea, recuerda que ''levanté un poquito mi avión, porque estábamos volando pegados al piso, y entonces alcancé a ver dos buques, que estaban ahí nomás. Yo había cometido un error al elevar mi avión, por lo que volví a rasante rápidamente, esperando en cualquier momento el 'cohetazo'. Pero con la velocidad que tomé por la maniobra pasé al avión que iba adelante mío y alcancé al tercero de la formación. Los buques, que estaban paralelos y con las proas encontradas, abren fuego de artillería liviana''.

''Todo sucede entonces vertiginosamente, el Dogo 1 (Cachón) le pegó al primero de los barcos. Volábamos muy al ras del agua y las bombas caían haciendo 'Patito'. La mayoría de las bombas pegaron en ese primer buque y el 'despelote' fue infernal.''

Las investigaciones posteriores dirían con detalle que las bombas del avión de Cachón habían impactado en el centro de la superestructura del buque logístico *''Sir Galahad''*. Luego pasó el avión de Carmona, que no pudo desprender sus bombas pero comprobó el

Izquierda: el 1º Ten. Cachón, quien por ser el oficial más antiguo debió asumir el mando de las dos escuadrillas (''Dogos'' y ''Mastines'') al ejecutarse el ataque sobre Bahía Agradable.
Abajo: formación de A 4B y A 4C.



Cuatro Skyhawk adoptan en la altura una formación de combate. Habitualmente, la penetración dentro del alcance del radar enemigo se hacía a muy baja altura, volando en rasante sobre el mar para eludir la detección de los buques y de las PAC de Harrier.

El emblema que se reproduce corresponde al indicativo personal del 1º teniente Cachón ("Coral") que este piloto empleara durante la guerra.

efecto del ataque del Dogo 1. Enseguida, el Dogo 3, Rinke, lanzó su carga mortífera, que erró a la cubierta por pocos centímetros y se dirigió, con los consabidos "Patitos", hacia la playa para explotar en medio de una concentración de hombres y material.

Una de las bombas que impactaron en el "*Sir Galahad*" explotó en la cafetería, en ese momento repleta de hombres, y la otra lo hizo en el depósito del combustible de las baterías de misiles Rapier, que estaban siendo desembarcadas, lo que produjo un incendio incontrolable que a su vez provocó la explosión de cajas de municiones.

El lugar se convirtió entonces en una escena dantesca, ya que el combustible derramado por el "*Sir Galahad*" se incendió y se esparció por toda la superficie de bahía Agradable.

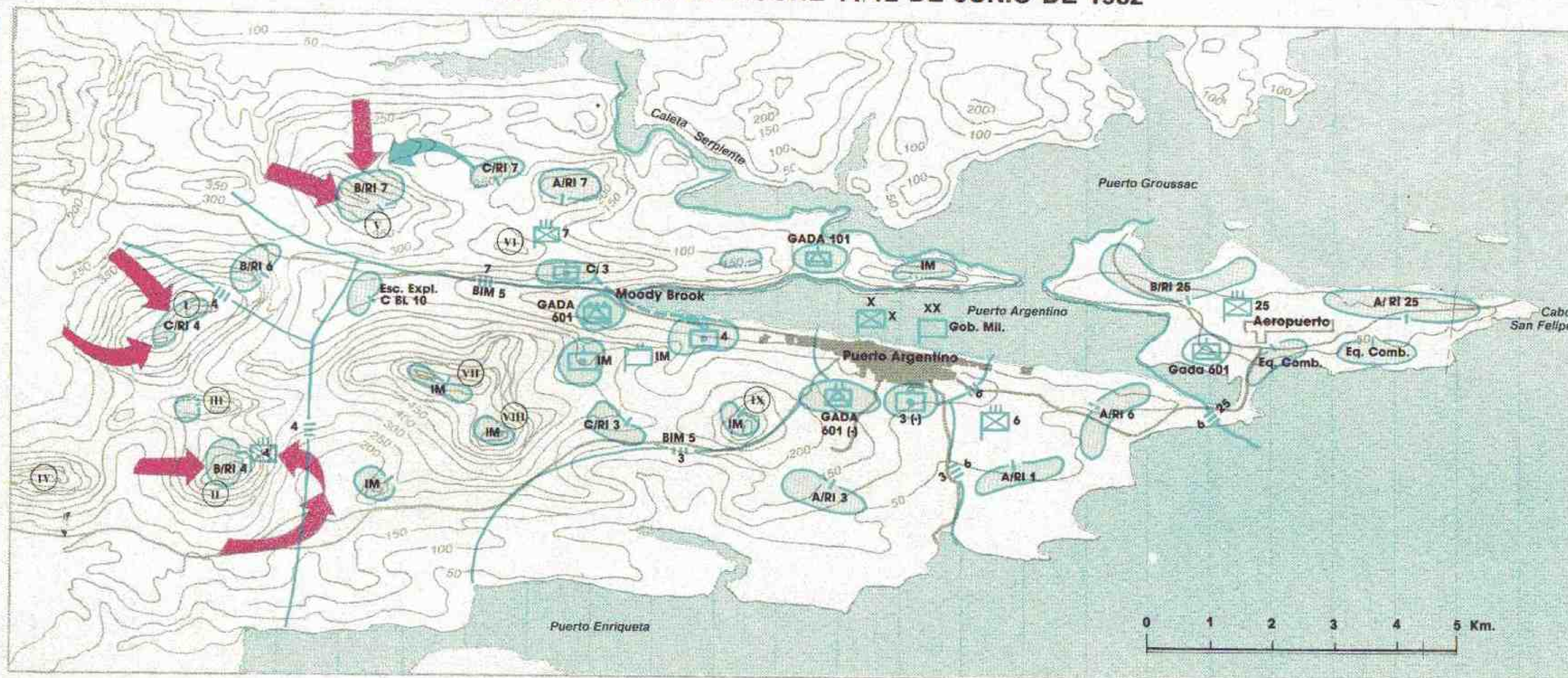
"Nosotros (los Mastines) no habíamos lanzado todavía las bombas, prosigue Gómez con su relato, cuando siento al teniente Gálvez que me dice: 'Ponga viraje por izquierda, vamos a darle al de atrás'. En ese momento pensé que era una locura pero después comprendí que él había visto que las bombas ya habían dado de lleno en el otro barco. Así que apuntamos los dos al otro, que era el '*Sir Tristam*', y le entramos por el otro lado."

"Después de tirar las bombas levanté el avión y lo que alcancé a ver fue impresionante. Todo era llamas, humo negro y explosiones."

Los Harrier no aparecieron y los cinco aviones argentinos regresaron sin novedad a Río Gallegos, donde aterrizaron poco después de las tres de la tarde. En bahía Agradable había quedado el infierno. Como bien lo resumió un historiador de la guerra de Malvinas, ese día los hombres del general Anthony Wilson comprendieron que "la guerra no era una competencia semideportiva, sino la más brutal e insensata de las acciones humanas".

SITUACION EN LA NOCHE 11/12 DE JUNIO DE 1982

Mapa: Alejandro Maloiel



I DOS HERMANAS
II HARRIET
III GOAT RIDGE
IV MONTE WALL
V MONTE LONGDON
VI WIRELESS RIDGE
VII TUMBLEDOWN
VIII MONTE WILLIAMS
IX SAPPER HILL
Las alturas son en pies (1 pie: 0,3048 mts.)

A las 01:30 horas del 12 de junio el mayor Carrizo inició un contraataque por el N de Mte. Longdon para tratar de recuperar el sector O, mientras el RI 4 era batido por fuego naval y el JR informó que era atacado desde el S y el E por enemigo que progresaba hacia la cresta del Mte. Harriet, aumentando su presión, por lo que se ordenó nuevamente fuego de artillería.

A partir de las 02:00 horas, se informó en el CIC que la Fuerza Aérea había ejecutado un ataque, sin determinar el blanco ni los resultados.

Más tarde, el J RI 4 informó que el enemigo ya había alcanzado la cima del Harriet y que "estaban por todas partes" (sin poder determinar efectivos), por lo que se desplazaba con su puesto de comando hacia la pendiente O para continuar el combate con los efectivos que le quedaban; pero, a partir de las 02:45 horas, se perdió contacto.

Por su parte, los británicos iniciaron el ataque al Co. Dos Hermanas (Two Sisters), previo intenso fuego de artillería.

REFERENCIAS:

- Acciones propias
- Acciones del enemigo
- Puesto de Comando del Jefe del Regimiento 4 de Infantería.
- Posición de defensa de una sección
- Límites de zonas de responsabilidad entre el RI 3 y el RI 6.
- C/RI 3 — Posición de la Compañía "C" del RI 3.
- IM — Posición de una Compañía de Infantería de Marina.
- GADA 101 — Posición de una Batería Antiaérea del Grupo de Defensa Aérea 101.
- Posición del Grupo de Artillería 4 de Campaña
- Posición defensiva de bloqueo.
- Movimientos de repliegue propios.
- Eq. Comb. — Equipos de Combate (menos de 100 hombres) formados por personal de Ejército y Fuerza Aérea



La noche del 11 al 12 de junio

Aquella noche fue el principio del fin. Lo venían preanunciando las crecientes barreras de fuego de artillería. Lo acentuaron las cada vez más numerosas patrullas enemigas, tanteando el perímetro defensivo argentino en torno de la capital del archipiélago. Toda esa actividad iba a converger en el ataque a los puntos que los británicos considerasen más propicios para la ofensiva final. Como quiera que hayan echado sus cálculos, es un hecho histórico que la embestida se inició en el Monte Longdon. Fuerzas muy superiores atacaron las posiciones defendidas por una compañía del RI 7, reforzada con elementos de otras unidades. Casi enseguida, el alud de acero y fuego enemigo se abatiría sobre las posiciones defendidas por el RI 4 en el Monte Harriet y el Dos Hermanas. El combate se tornó desesperado y por momentos su suerte pareció indefinida; pero quebrada la línea en más de un punto, las tropas argentinas se vieron forzadas al repliegue para evitar ser aisladas por las puntas de lanza británicas. Lo que siguió (ver mapa en página opuesta) es testimoniado a continuación por dos jefes de la infantería defensora.

Testimonio

El Regimiento 4 en Dos Hermanas

"En la noche del 11 al 12 de junio, el RI 4 fue atacado por la IIIa. Brigada de Royal Marines. Mis hombres combatieron bravamente, hasta el límite de sus posibilidades, contra un enemigo que lo superaba en proporción de 4 a 1 en efectivos, y además contaba con una enorme superioridad en armas de apoyo y de artillería terrestre y naval."

Así definió el teniente coronel Diego Alejandro Soria la defensa de las posiciones ocupadas por el regimiento que entonces comandaba, en los montes Harriet y Dos Hermanas.

"Diez horas les llevó a los británicos tomar las posiciones del RI 4", agrega, "y tanto nuestras bajas –43 por ciento de los oficiales, 30 por ciento de los suboficiales y tropa entre muertos y heridos– como las que ellos tuvieron dan clara prueba de cómo combatió, y ese hecho fue explícitamente reconocido por el brigadier Julian Thompson, que comandaba la fuerza atacante, en su libro 'No picnic' (No fue un picnic)".



El teniente coronel Diego Alejandro Soria (hoy coronel) comandó en 1982 al RI 4

Sin abandonar el lacónico estilo militar, el relato de Soria transmite una vívida imagen de los problemas de toda índole que debió enfrentar la unidad a su mando, trasplantada de un clima subtropical (Monte Caseros, Corrientes) a otro casi ártico, con fuertes vientos y una sucesión interminable de tormentas acompañadas alternativamente por lluvias y nevadas.

"Fueron 46 días en las posiciones, sin relevos ni rotaciones, con los pozos de tirador permanentemente inundados, sin vestuario suficiente como para poder reemplazar las prendas mojadas, principalmente medias y borceguíes, sin posibilidad de reemplazo para las bajas causadas tanto por las enfermedades como por las heridas en combate, y con un irregular abastecimiento de víveres."

El RI 4, arribado a la Isla Soledad el 27 de abril, permaneció hasta el 30 de mayo en el sector del Monte Wall, día en que a raíz de la caída de Darwin - Prado del Ganso, pasa a ser el elemento de avanzada –el "paragolpes" contra el avance inglés– del dispositivo de defensa de Puerto Argentino.

Lamentablemente, la posición que debía defender en Harriet - Dos Hermanas era muy débil. Salvo escasos sectores minados, carecía de toda otra clase de obstáculos, incluso de alambradas de púas, y tampoco había en ella "bunkers" ni casamatas pese a las afirmaciones de los cronistas militares británicos.

La escasez de elementos de zapa, como palas *"Linemann"*, por ejemplo, dificultaba las excavaciones de "pozos de zorro" y éstos, además, tampoco podían ser profundos porque se llenaban de agua.

A todo ello debe sumarse el desgastador fuego de hostigamiento enemigo, al que no se podía responder por estar fuera de alcance de las armas propias, el mal funcionamiento de las comunicaciones y la superioridad del material de los británicos para el combate, tanto diurno como nocturno.

"Pese a todas esas desventajas el RI 4 se mantuvo firme en sus posiciones, resistiendo un bombardeo permanente durante los últimos 12 días, y habiendo rechazado además dos ataques británicos el 8 y el 9 de junio."

Testimonio

Noche sangrienta en Monte Longdon





En el extremo derecho, distintivo del RI 7 "Coronel Conde"

Fue la llave de la ofensiva terrestre británica. El combate del monte Longdon por donde las tropas británicas atacaron para llegar a Puerto Argentino. Duró 12 horas consecutivas. Lo libró una compañía reforzada del regimiento 7 de infantería, con sede en La Plata.

Sobre esta acción testimonia quien fuera el jefe del sector, el mayor Carlos E. Carrizo Salvadores un catamarqueño de 39 años con dos hijos el más grande de los cuales ya tiene 20 años.

"El RI 7 tenía un frente de doce kilómetros. A mí me correspondió el ala izquierda con 4 kilómetros de largo por unos 5 de fondo. Asistí desde las alturas del monte Longdon al bombardeo del primero de mayo a Puerto Argentino. Fue un espectáculo dantesco con el fuego de la artillería antiaérea. Vi como un Harrier se alejaba dejando una estela de humo y a otro estallar y caer. Ahí comenzó en realidad la guerra."

"En el horizonte asistimos al desplazamiento de tres fragatas y poco después empezó el bombardeo naval sobre nuestras posiciones que no nos abandonaría hasta el final de la lucha. La primera baja, la del soldado Turino, la tuvimos el 10 de junio cuando nos atacaron dos Harrier. Los ingleses forzaron el 7 la toma del monte Kent. Ya los teníamos cerca."

"El 11 de junio a la noche estaba escuchando al Papa hablando desde Luján. Suena el teléfono y el teniente Juan Domingo Baldini me informa de una infiltración del enemigo en el sector oeste. Al rato se pierde la comunicación telefónica. Los cables quedaron cortados. La tropa de Baldini pelea cuerpo a cuerpo. Retomamos el contacto con el grupo por la radio con el riesgo que localicen nuestra posición de comando. Sabemos de la muerte de Baldini, del cabo Ríos y del teniente Ramos al intentar un contraataque para recuperar las posiciones más altas."



El hoy teniente coronel Carlos E. Carrizo

"La situación es crítica. Ordeno al teniente Hugo Quiroga un contraataque. Otra lucha cuerpo a cuerpo. Hay bajas de ambos lados. Se logra estabilizar el frente de ataque inglés, pero el fuego de la artillería enemiga continúa. Los proyectiles estallan por todas partes, a metros donde teníamos el comando. Los ingleses nos están envolviendo. Pido refuerzos y llega tropa al mando del teniente Raúl Castañeda. Realiza un contraataque por el sector noroeste."

"Son las tres de la madrugada. Castañeda tiene éxito. Hace retroceder a los ingleses. Dura poco. Evidente que el enemigo ya recibió refuerzos. Calculo que en ese momento la superioridad de ellos era del órden de 10 a 1. Se pelea. Varias horas de combates de cerca. Tan cerca que el cuerpo a cuerpo se realizaba a unos 30 metros del comando. La artillería seguía batiéndonos. La situación se hizo insostenible. Teníamos bajas numerosas. Informo de la situación. El general Jofre dispone el repliegue. Lo hacemos bajo el fuego demoledor de la artillería enemiga. Aprovechábamos el descanso entre andanada y andanada para enviar a retaguardia, a través de 8 kilómetros, a grupos de ocho hombres. Eran las 6 de la mañana."

"Dos horas después, a las 8 del día 12, pasamos lista. Habíamos regresado 78 hombres de los 278 que participamos de la batalla por el Monte Longdon. Los otros estaban muertos, heridos o copados por el enemigo."

"Ese mismo día intentamos requiparnos en Puerto Argentino. Ibamos al hospital a tomar las armas y los equipos de los soldados que llegaban heridos. No tuvimos tiempo. El fin de la guerra estaba próximo. El enemigo ya golpeaba las puertas de Puerto Argentino dominando todas las alturas. El bombardeo de la artillería terrestre y desde el mar no cesaba."

"Regresé junto al resto del regimiento 7 en el Canberra, el día 16. Ayudé a la tarea de ordenar el embarque junto a un sargento inglés gordito y petiso con gruesos lentes, con aspecto intelectual. El hombre era licenciado en psicología. Hablaba cuatro idiomas, incluyendo el español. Muy educado y conversador. Cuando toda la tropa estaba a bordo del buque prisión, me hizo un comentario. "Ustedes los profesionales deben cuidar de estos muchachos que son civiles con uniforme de soldados." Cuando me aprestaba a quedarme junto a los oficiales de graduación, el sargento hizo una gestión ante la superioridad y me invitó a embarcarme junto a la tropa del RI 7 que quedó bajo mis órdenes."

"Fue una extraordinaria experiencia. Estoy feliz de haber participado de la guerra y contento por haber regresado sano física y espiritualmente. Y lo volvería a hacer. Asistí a formidables ejemplos de valor. El RI 7 no tuvo un solo desertor. Y luchó hasta el fin. Ninguno de los oficiales o soldados fueron muertos por la espalda."

"Hubo un sólo caso de insubordinación de un cabo contra un sargento. Le correspondía ir a retaguarda y ser juzgado por el tribunal militar. No lo hice. Le pregunté si había venido a pelear contra los ingleses o contra nosotros. Le pidió disculpas al sargento. El cabo fue herido en combate y condecorado. La guerra exige mucho cuidado en el trato. Se viven situaciones límites que nada tienen que ver con los tiempos de paz."

"El sargento Spizzuocó era el encargado de la comida. La sopa era tan valiosa que no le importaban los bombardeos. Una tarde venía con la olla humeante y comenzó un bombardeo. Nosotros le gritábamos que se tirara al pozo. No nos hizo caso. Apenas se arrodilló con la olla en actitud de protegerla. Siguió viaje hasta nosotros una vez que terminó el fuego."

"Desde entonces, todos los 11 de junio me reúno con el grupo de soldados que estaban afectados a mi comando que funcionaba en una casilla protegida por piedras donde cabíamos sólo dos. Están haciendo su vida civil, la de antes de la guerra. Vamos a cenar a La Plata y luego seguimos hablando de Las Malvinas en algún boliche. Son los soldados Magno, Crespo García, Martagliatti, Rosas y Cunningham un 'inglés' que vive en Florencio Varela. La guerra nos unió para siempre. De alguna manera seguimos manteniendo el mismo espíritu de cuerpo que al RI 7 le permitió enfrentar hasta las últimas consecuencias a los igleses en el Monte Longdon. Porque, no hace falta decirlo, estoy orgulloso de todos los oficiales, suboficiales y soldados que estuvieron a mis órdenes."

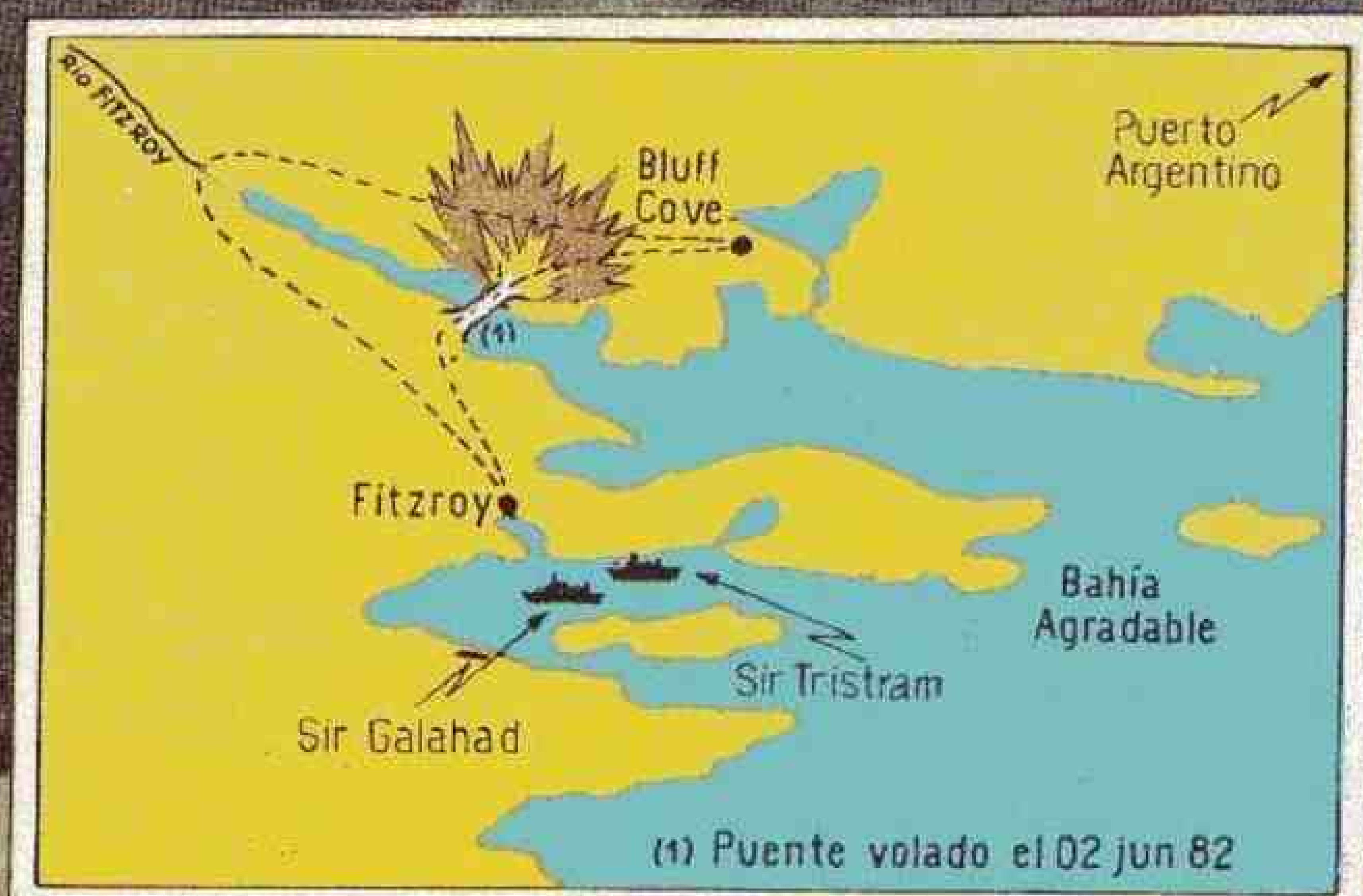
CH 47 C Chinook

La ilustración muestra al CH 47 C Chinook matrícula H-93 de la Fuerza Aérea Argentina, perteneciente al Escuadrón Antártico, del Grupo 7, con asiento en Morón. Esta máquina participó en la campaña de Malvinas junto con su similar, el H-91 que al comenzar las acciones –el 2 de abril de 1982– se encontraba en la Base Antártica Vicecomodoro Marambio. El H-93 que aquí se representa, voló desde su base en Morón hacia Comodoro Rivadavia el 5 de abril de 1982 y allí fue repintado (tenía los colores antárticos) con camouflage de guerra. El día 6 voló hacia Río Gallegos y el 7 se trasladó en vuelo directo hacia Puerto Argentino, donde permaneció casi toda la campaña prestando servicios en el archipiélago. Entre el 15 de abril y el 27 de mayo estuvo basado en Pradera del Ganso (BMA Cóndor) y el 9 de junio de 1982 voló de regreso al continente, aterrizando en Río Grande.




H-93

La voladura del puente en Fitz Roy



Una de las misiones más importantes cumplidas durante la campaña de Malvinas por la Compañía de Ingenieros de Combate 601 fue la voladura del puente que en un costado de la bahía Fitz Roy permite el paso de la huella hacia Puerto Argentino viniendo desde el sur. Se preveía que sería una de las avenidas de acceso de los británicos en su avance y en consecuencia, la sección tercera de la citada unidad a órdenes del teniente Horacio Blanco, fue comisionada para colocar cargas explosivas en el puente y aguardar la decisión superior para volarlo. Esta llegó el 2 de junio a las 14.30 horas y como resultado de las explosiones quedó destruido un amplio tramo de la obra, imposibilitando el cruce de la vía de agua. Esto resultaría fatal días después para los Guardias Galeses, atacados no lejos de allí (el 8 de junio) por la Fuerza Aérea Argentina, cuando para sortear el obstáculo se encontraban demorados a bordo de los buques de desembarco "Sir Galahad" y "Sir Tristram". Según cifras británicas, sus bajas fueron 33 muertos y más de un centenar de heridos.

El 8 de junio de 1982 los Guardias Galeses perdieron 33 de sus hombres. Un ataque aéreo argentino los sorprendió a bordo del "Sir Galahad", mientras esperaban ser llevados en lanchas de desembarco a Bluff Cove, para evitar un rodeo de 12 millas bordeando el estuario de Fitz Roy. El plan original de los Welsh Guards era cruzar el estuario por un puente, lo que acortaba a 4 millas la forzosa marcha, pero el puente en cuestión había sido volado unos días antes, más exactamente el 2 de junio, por un grupo de argentinos, comandados por el teniente 1º Horacio Blanco.

"El 18 de mayo me encontraba con mi sección instalando un trecho de faja minada al sur de Puerto Argentino, delante del Regimiento de Infantería 6. Al mediodía me llama el 2º jefe de compañía (Capitán Dunn) y me dice: 'Mire, Blanco, los argentinos que están en Fitz Roy trataron de volar el puente y no pudieron. Se vienen replegando hacia acá.' La misión que me tocaría era previsible: trasladarme con un par de suboficiales y diez soldados a Fitz Roy, instalar nuevas cargas y esperar la orden de detonarlas.

"Preparamos el equipo, que consistía en 40 kilos de Trotyl, cordón detonante, una batería de 12 volts, detonadores, etc., lo cargamos en el helicóptero del teniente Anaya, y en menos de dos horas desde que se impartió la orden, mis doce hombres y yo estábamos junto al puente de Fitz Roy." "Lo primero era establecer la causa por la que no habían estallado las cargas. Descubrimos que el Trotyl era viejo, del año 1935, según decía en los cubos, y este material se echa a perder a los 15 años de fabricado. Además había algunas fallas en la disposición de las cargas y también tenían defectos las mechas y el cordón detonante."

"Teníamos 40 kilos para un puente que necesitaba 400 para ser volado. Sin embargo, antes de que cayera la noche, habíamos ubicado los 40 kilos entre el primer estribo del puente y las rocas de la orilla. Al otro día mejoramos la distribución, e instalamos ambos tipos de circuito: el pirotécnico y el eléctrico, para asegurar que funcionase sí o sí."

"En los lugares por donde podía llegar a acercarse el ene-





Ingenieros del Ejército colocando minas terrestres. En la foto del extremo izquierdo, se trata de minas antipersonales y en la de al lado se ve la colocación de una mina del tipo antitanque. En la campaña de las Malvinas se minaron grandes extensiones de terreno, especialmente en el perímetro defensivo de Puerto Argentino.

Página 682; grupo de hombres de la Compañía de Ingenieros 601 junto al camión que utilizaron para transportar sus cargas y efectuar el minado. En recuadro, el mapa muestra el emplazamiento del puente que hicieron volar el 2/6/1982.

migo, el cabo 1º Martín instaló granadas de mano a modo de trampas explosivas a tracción. El 30 de mayo la cosa empezó a empeorar: los ingleses habían tomado el monte Kent y habían sobrepasado nuestra posición por el noroeste. El 2 de junio, para colmo, me informaron que no podríamos ser trasladados en helicóptero a Puerto Argentino. Esa misma tarde, el jefe de la compañía me dio la orden de volar el puente.''

''Pese al poco Trotyl que había, volaron 15 metros de puente, en parte gracias a la onda expansiva que devolvía la roca de la orilla. Inmediatamente, comenzamos la marcha a pie hacia Puerto Argentino. Acá sí que la cosa pudo haberse complicado realmente, porque en alguna parte, adelante nuestro, había campos minados que no figuraban en los mapas. La suerte quiso que descubriéramos el alambre que delimitaba uno de los campos: lo bordeamos y listo. Pero si entrábamos unos metros antes...''

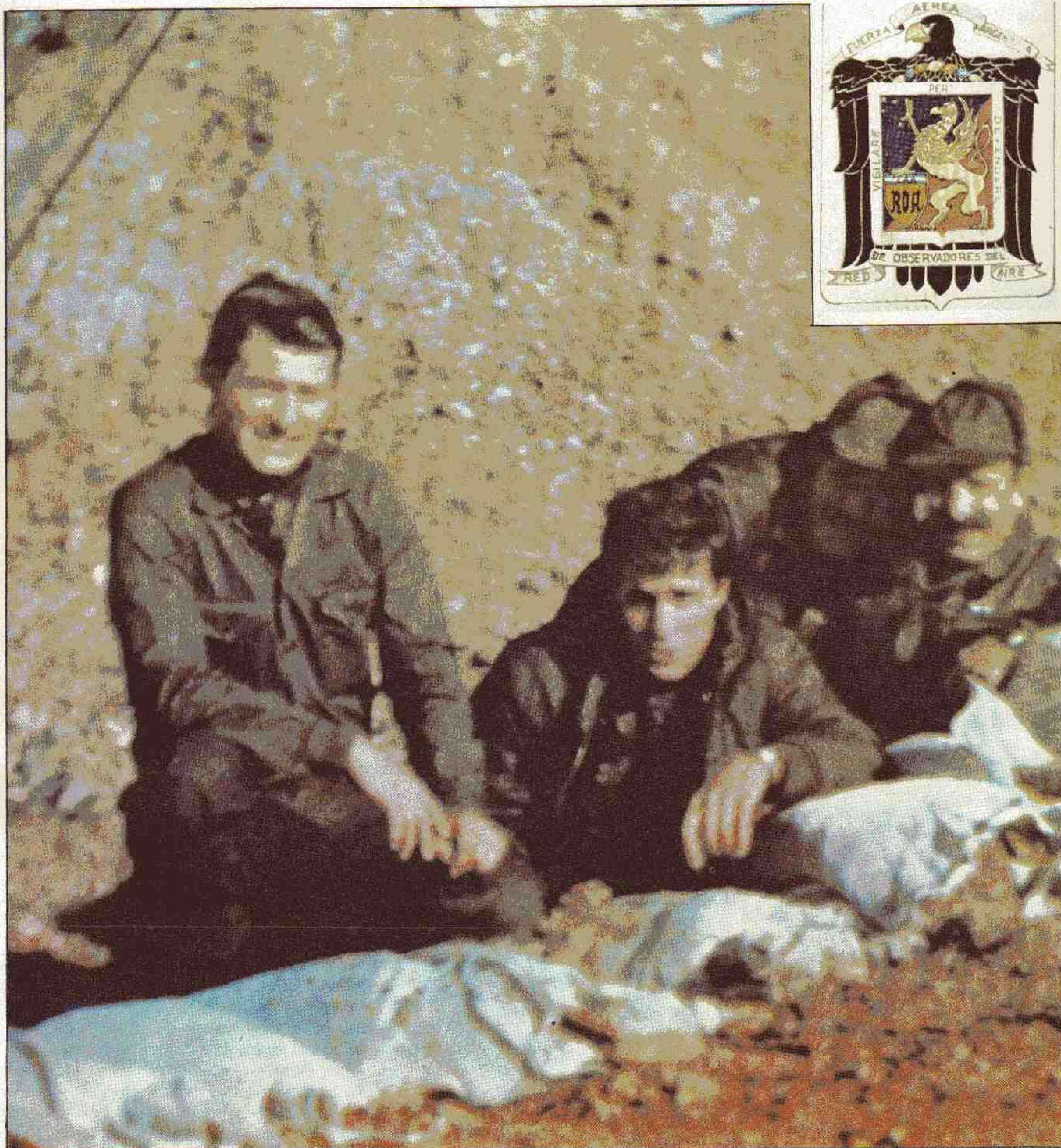


La sección del teniente Blanco encaramada sobre el ''Pata 28'', aquél camionazo con el que realizaban en forma cotidiana su riesgosa tarea.

Los ROA (Ojo por ojo)

El distintivo del ROA y algunos de sus hombres. El que está a la izquierda es el entonces alférez Friedrich.

Seguramente se cuentan por miles los argentinos que durante el conflicto, hubieran dado lo que no tenían por estar, por ir, por participar de alguna forma en el hecho histórico llamado Malvinas. No todos tuvieron esa posibilidad, ni siquiera todos los militares, por obvias razones. Pero éste es el caso de los que sí pudieron.

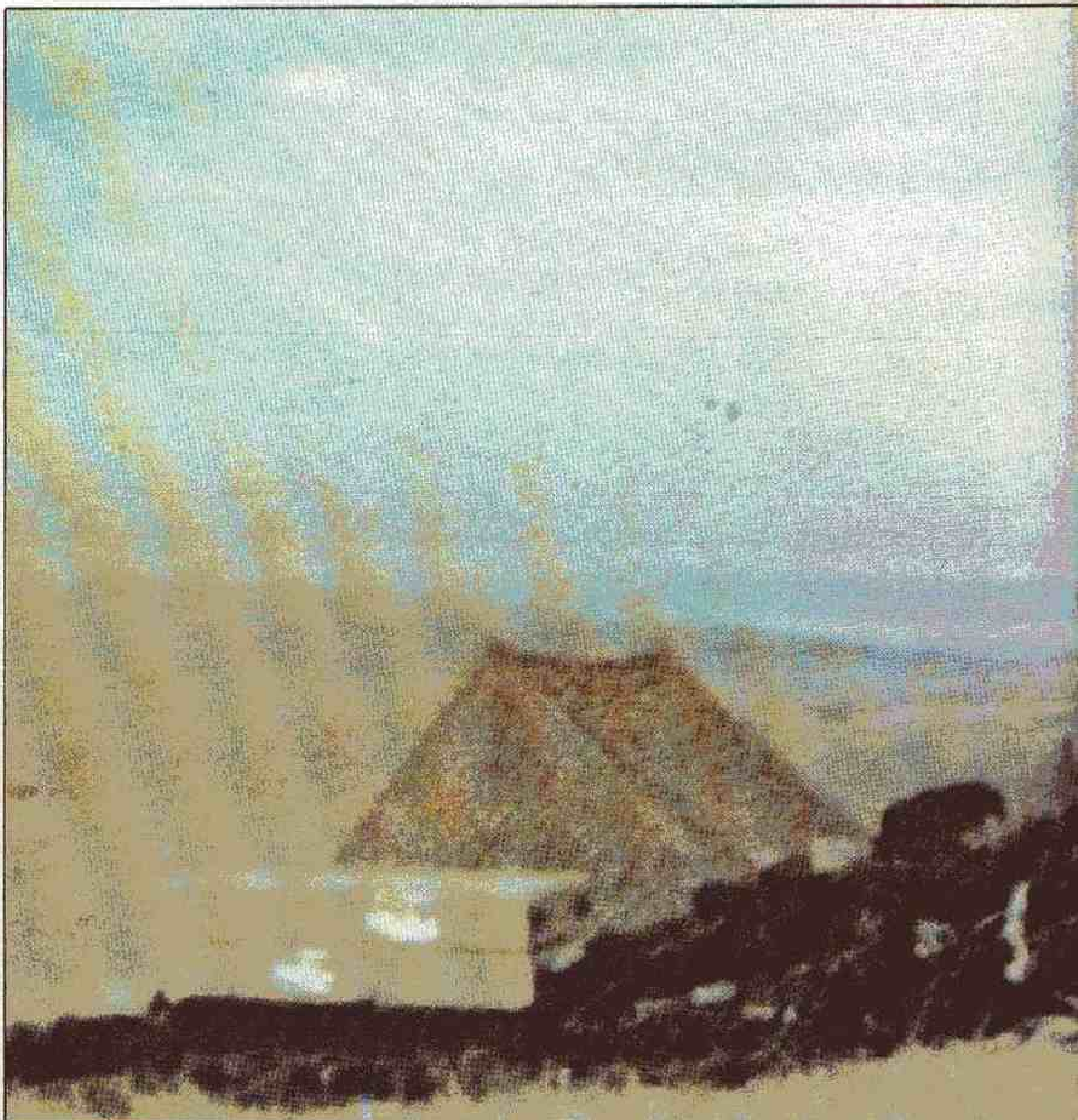


Esta es la historia de civiles que lograron la fortuna personal de ser protagonistas directos en la defensa de nuestro suelo. Civiles integrados a la acción militar, preparados para afrontar riesgos o tareas específicas, y con idéntico espíritu patriótico.

Es el caso de la Red de Observadores del Aire (ROA) de la Fuerza Aérea Argentina: se trata de un componente del sistema de control aéreo defensivo que actuó en ''zonas muertas'' de radar, detectando y vigilando el espacio aéreo. Integrado al principio (en Malvinas) sólo por 20 hombres al mando del vicecomodoro Alberto Cajihara, llegó a actuar en toda la zona del conflicto un total de 81, **todos voluntarios** y la mayoría de ellos radioaficionados. Dieciséis de esos valientes hombres cumplieron su misión a bordo del Hércules C-130, en la llamada ''Zona de Exclusión''.

El teniente de la Reserva Activa, Oscar Ricardo Friedrich (alférez durante la batalla) cuenta que la tarea del ROA es suplir, de algún modo, el cometido de los radares y/o sensores electrónicos en los lugares donde éstos no están, bien porque no hubo tiempo o porque la instalación de un sistema de éstos, completo, es no sólo muy costoso sino difícil. El principal medio, pues, es el visual. Había que avistar especialmente a las aeronaves enemigas y dar informe inmediato de ellas y su posición. Dice Friedrich: ''Los medios electrónicos llamados sensores, a pesar del considerable avance tecnológico de las últimas décadas, no han podido reemplazar totalmente a los medios visuales''. De este modo, se reemplazaban los ''ojos'' o ''sentidos'' de los radares por ojos humanos. De ahí el ''ojo por ojo''.

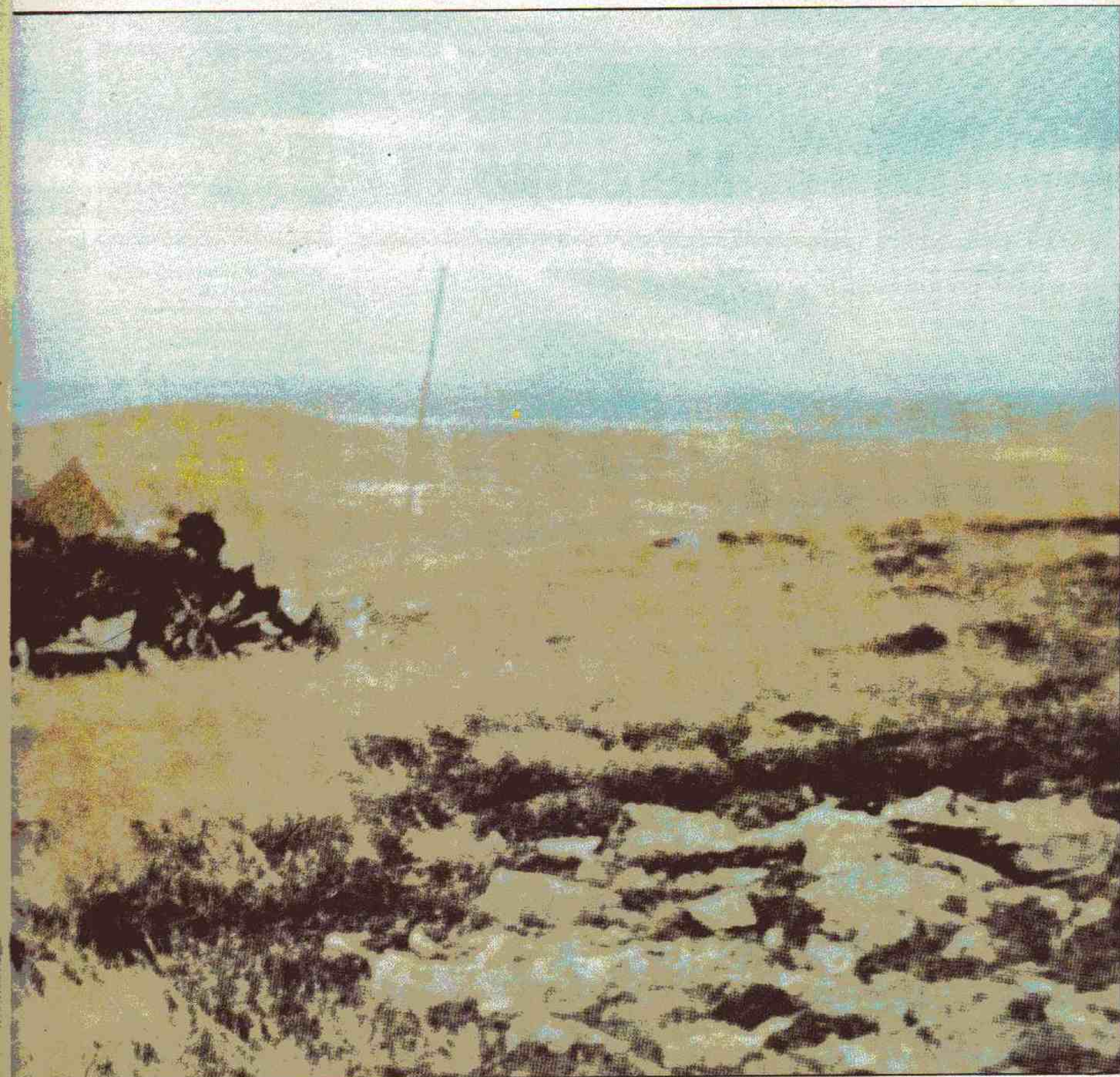
''Una de las formas –sigue Friedrich, quien comandó el grupo ROA de 16 hombres aludido– de detección visual fue llevada a cabo por el personal que se encontraba desplegado en el Teatro de Operaciones, quien canalizaba la información que obtenía, de la manera más rápida posible. Pero la tarea de detección y vigilancia aeroespacial también se cumplió en el continente, y en el trayecto. Esto, evidentemente, nos exigió contar con una estructura adecuada y con personal altamente idóneo. En el caso específico de Malvinas fue necesario convocar a los radioaficionados, por su aptitud para la misión y porque, además, aportaron todos sus equipos y elementos''.







La delicada misión de obtener y proporcionar información de todo móvil aéreo se cumplió, en Malvinas, en dos centros principales: en Darwin (donde operó personal exclusivamente militar), y en Puerto Argentino (donde actuaron civiles y militares en forma



En la soledad malvinera, un puesto de la Red de Observadores del Aire. Sus integrantes cumplieron una de las tareas más anónimas y sacrificadas. Aunque estaban armados, sus herramientas de combate más importantes eran las radiocomunicaciones.

conjunta). En este último punto cayeron prisioneros dos ROA civiles y voluntarios: Julio Rotea y Terciano Zampieri (éste, italiano de origen, nacionalizado argentino), quienes estuvieron en las islas, con el grupo primitivo, hasta el final.

"El primer grupo de ROA llegó a Malvinas el 19 de abril –recuerda Friedrich, quien es licenciado en Relaciones Públicas–; el otro contingente, que yo comandaba, intentó el cruce en cuatro oportunidades. Nunca pudimos llegar porque el enemigo lo impidió, de modo que la misión se cumplió en parte sobre el mar, y en parte en Comodoro Rivadavia".

"Como no se logró hacer el relevo, los iniciales 20 integrantes del ROA cumplieron su tarea hasta el final. Se puede decir que el total de los hombres de esta Red, sea cual fuere el puesto que le haya tocado, cumplió su misión con entereza, probada aptitud y patriotismo".

¿Qué es lo que pudieron concretar los ROA?

Varios de los objetivos cumplidos por el resto de nuestras Fuerzas Armadas fueron señalados –por ejemplo, frente a Puerto Argentino, el primero de Mayo, y en Fitz Roy, el 8 de junio– por el grupo ROA que, al igual que la mayoría, tuvo que soportar el intenso, sistemático, demoledor, maldito ataque inglés. La escasez de radares los hizo indispensables. También fueron indispensables estos civiles porque, a medida que los pocos radares argentinos iban siendo destruidos por el enemigo, se hacía necesario el "ojo por ojo". Así y todo, perdimos la batalla. Aunque para el espíritu de los ROA la guerra no ha terminado.



La Marina Mercante



En 1720 se dictó la real orden española que estableció el sistema de los galeones y flotas del Perú y Nueva España, y los navíos de registro y avisos. Naturalmente, el tráfico no era abundante y sólo llegaba al puerto de Buenos Aires una media docena de buques.

En 1778 Carlos III decretó la apertura de todos los puertos de España para el comercio con las colonias americanas, registrándose desde 1792 a 1796 un promedio anual de 62 navíos entrados al puerto de Buenos Aires.

Las ideas progresistas del futuro prócer de la patria Don Manuel Belgrano dieron por fruto la creación, en el año 1799, de una Escuela de Náutica, que funcionó en el edificio del Real Consulado, del cual Belgrano era su Secretario.

La Revolución de Mayo implicó la libertad de comerciar con el resto del mundo, pero este tráfico no adquirió mucha importancia hasta después de consolidarse la unidad nacional.

En 1866 se inicia la construcción del puerto de Buenos Aires, actual Puerto Madero, inaugurándose en 1889 la Dársena Sur. En 1887 es construido el muelle de Puerto Madryn y comienzan a surgir Bahía Blanca y Carmen de Patagones. En 1889 se funda la compañía Sud Atlántica que fue la primera en dedicarse al tráfico de "cabos afuera". Empieza a hacerse sentir, por otra parte, la acción de varios pioneros, tales como Piedrabuena, Delfino, Mihanovich y Menéndez.

Las 300 embarcaciones del año 1877 significaban 2000 toneladas de registro bruto. En 1901 pasan a ser 85.000 toneladas y en 1913, 215.000. Sin embargo, todo el comercio exterior argentino es transportado por compañías de navegación extranjeras con tripulaciones, en su mayor parte, también extranjeras.

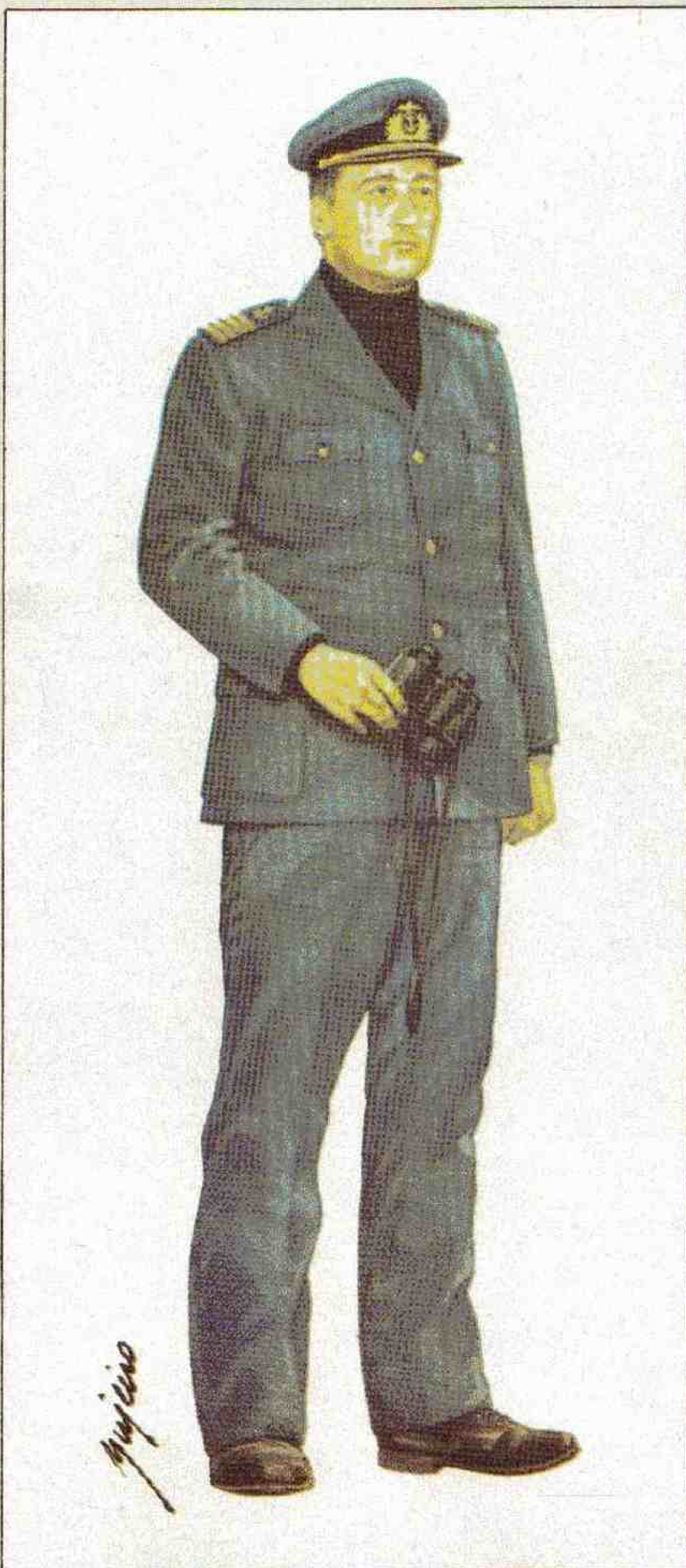
Numerosos proyectos de creación de una marina mercante de ultramar se sucedieron sin concreción en las cámaras legislativas. La primera guerra mundial y la crisis de 1929 no ayudaron tampoco a que cristalizara dicha ambición.

Recién el 17 de diciembre de 1934 el Poder Ejecutivo dicta el decreto 53414 por el que se crea una comisión para el estudio y organización de la marina mercante nacional. El presupuesto del año 1938 contempla la organización de sociedades de economía mixta para el establecimiento de líneas de navegación. En 1939 estalla la Segunda Guerra Mundial.

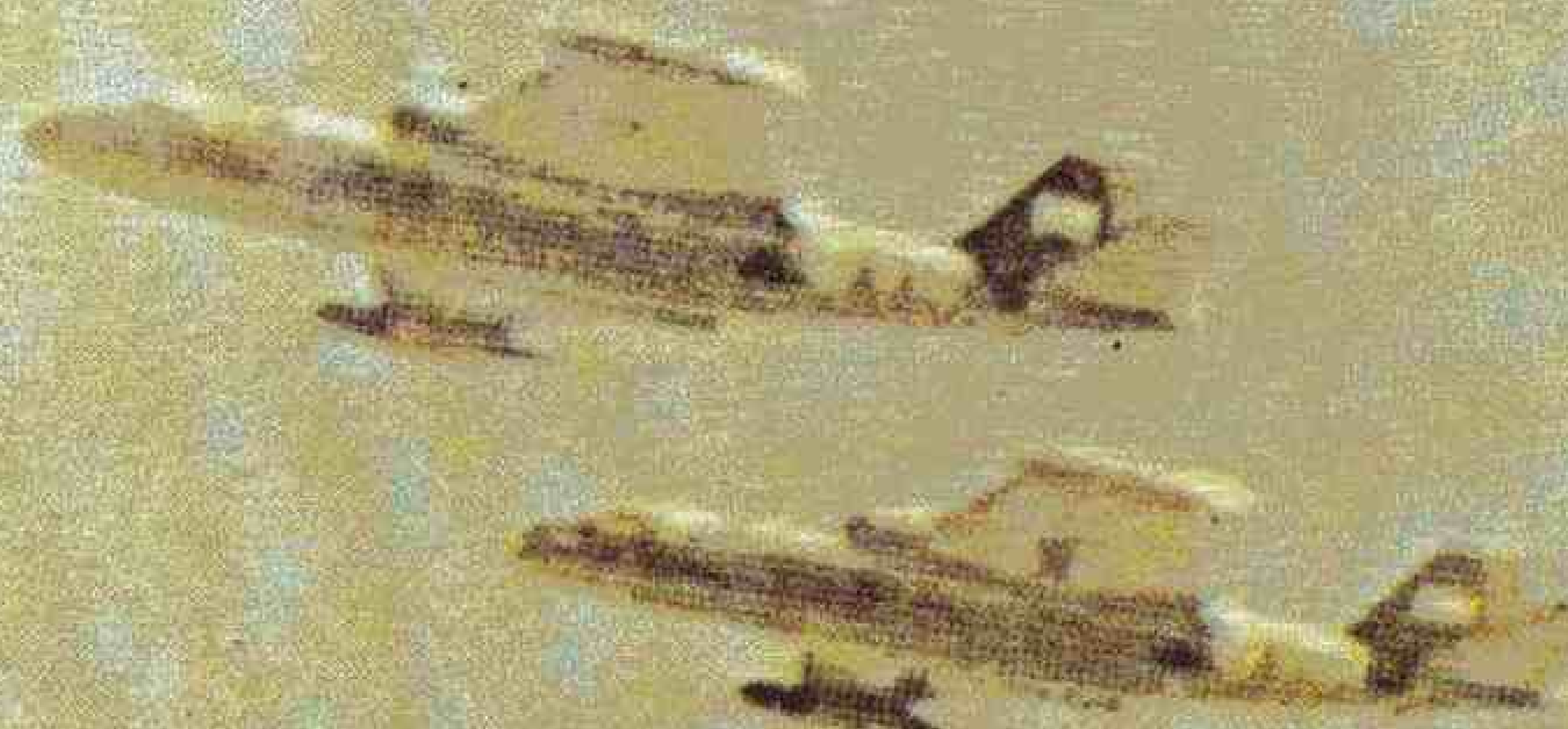
Afortunadamente, el sombrío panorama que se presenta obra como estímulo inmediato para poner en ejecución la idea tantas veces proyectada y jamás realizada: la creación de una flota mercante de ultramar. Por decreto del 29 de enero de 1940, el Poder Ejecutivo creó la Comisión de Creación de la Marina Mercante, la que informó minuciosamente sobre la situación y las posibilidades de hacerse de un elenco, formulando soluciones y directivas al respecto. El 6 de mayo del año siguiente es designada la Comisión Asesora de la Marina Mercante, que fue la encargada de llevar a cabo las negociaciones entabladas para la adquisición de los buques italianos surtos en nuestros puertos, de acuerdo a las directivas del plan Summer-Wells, aprobado por el Comité Consultivo Económico Financiero Interamericano. Para la administración y explotación de los buques adquiridos, fue creada la Flota Mercante del Estado, por decreto del 16 de octubre de 1941.

Y por fin, todas las aspiraciones, iniciativas, afanes y proyectos quedaron plasmados en realidad cuando la sirena del "Río Dulce" emocionaba a quienes aquel 1º de noviembre de 1941 veían separarse lentamente del muelle al buque que, conduciendo un cargamento de trigo para El Callao inauguraba las travesías de los buques argentinos por los mares del mundo.

Cuarenta y un años después, en 1982, llegó la hora de otra batalla para los hombres de la Marina Mercante. Así, los nombres de los "Río Carcarañá", "Isla de los Estados", "Bahía Buen Suceso", "Formosa" y otros, se incorporaron a las crónicas de la Guerra de las Malvinas. Tripulando esos buques, los hombres de la flota de paz corrieron graves riesgos y también dieron sus vidas. Como los del "Isla de los Estados" que se hundieron con su buque, destruido por los ingleses en el Estrecho de San Carlos.



Capitán de la Marina Mercante. En la ilustración, el capitán Tulio Panigadi, comandante del "Isla de los Estados".



Una pareja de aviones MK 62 Canberra en vuelo hacia el enemigo. Por lo general, las misiones de estos bombarderos se efectuaban de noche o con las últimas horas del día para neutralizar en parte las desventajas de tan anticuado material.

La última misión de bombardeo

La última misión de la Fuerza Aérea Argentina sobre Malvinas fue protagonizada por dos bombarderos MK.62 Canberra y una pareja de interceptores Mirage III para cobertura. Este ataque final tuvo lugar en la noche del 13 de junio, prácticamente a horas de la capitulación de las fuerzas argentinas en las islas. Uno de los pilotos de los Canberra, el capitán (entonces primer teniente) Jorge Rivolier, brinda su testimonio sobre ese vuelo.

"Esa última misión nació de un requerimiento de Malvinas, porque en la noche del 13 de junio ya se estaba peleando por la posición de Puerto Argentino. El vuelo se había programado en altura. Prácticamente todos nuestros ataques eran nocturnos pero se hacían en rasante, que resultaba ser la forma más efectiva. Tan es así que ellos nunca pudieron derribar un Canberra en vuelo rasante nocturno. Pero otra cosa es ir a tirar en altura, donde quedábamos constantemente registrados por todos los buques de alerta radar. Pedimos entonces la escolta de una sección de interceptores Mirage III, lo que fue aceptado."

Poco antes de las diez de la noche despegan los Canberra –el "Baco" 1 tripulado por los capitanes Pastrán (Piloto) y Casado (Navegador) y el Baco 2 con Rivolier acompañado por el primer teniente Annino como navegador– y quince minutos después lo hacen los M-III, a los mandos del mayor (ahora vicecomodoro) Sánchez y el capitán González. Los bombarderos llevaban su habitual carga de bombas de 500 kg y los Mirage cada uno dos misiles aire-aire Matra R-550 Magic.

Tal como estaba previsto, pasan por el extremo sur del estrecho de San Carlos y al pasar la isla Bougainville, en un punto determinado sobre el mar, viran hacia el norte para alcanzar el blanco, que estaba situado a unos siete kilómetros de Puerto Argentino.

"A mí siempre me cupo la duda, aún ahora, después de tanto tiempo, que los ingleses nos dejaron llegar porque quizás creyeron que se trataba de una maniobra de diversión, tal como las efectuadas por el Escuadrón Fénix, recuerda Rivolier. Entramos así en el rumbo



Piloto de Canberra en su cabina de mando. A los riesgos propios de toda misión sobre el enemigo, las tripulaciones de estas venerables máquinas sumaban su vulnerabilidad por la diferencia tecnológica que debían enfrentar.

final y, por una diferencia de potencia con el avión guía, yo me quedé un poco atrás y subí unos 300 metros. Como tenía mis dudas sobre si estaba bien o no para el lugar donde debía tirar, que estaba determinado por coordenadas, le pregunto al radar Malvinas cómo iba y éste me confirmó la posición que habíamos estimado por instrumentos.''

''Eran cerca de las once de la noche y unas cinco millas antes de llegar al punto tiramos, porque hay que tener en cuenta que las bombas en su caída libre hacen un vuelo. Yo fui el primero en tirar, porque el Baco 1, ésto lo supe después, se había desviado un poco al este. Cuando viro para salir por el mismo lugar por donde había entrado, veo cinco resplandores intensos que correspondían a las explosiones y pocos segundos después veo otra serie de resplandores. Era el otro Canberra que también había tirado.''

''Hasta ahí todo había andado bárbaro, los Mirage nos estaban cuidando y de repente cuando los ingleses se dieron cuenta de que no era una maniobra de diversión, que realmente habían tirado con bombas, dijeron '¡A estos tipos los tenemos que bajar!' y ahí empezó el drama de los misiles. El operador del radar Malvinas nos advirtió 'cañitas voladoras en el aire' y el jefe de la sección de Mirage nos confirmó luego que vio cinco misiles. Yo personalmente sólo vi uno.''

''Entonces eyecto los tanques suplementarios (de combustible) y cuando estoy en el viraje veo una luz roja que se aproxima desde la derecha, indudablemente era un misil. Le digo al navegador que largue las contramedidas y así lo hace, pero el misil no nos alcanza porque aparentemente había superado su alcance y agotó el combustible.''

''Luego de varios cambios de rumbo, el radar Malvinas canta que había una PAC (Patrulla Aérea de Combate) en el aire pero que estaba relativamente lejos, unas 80 millas, lo suficiente como para poder colocar rumbo sur y alejarnos sin que nos alcanzaran. Superado todo ésto, se ve que el radar de Malvinas tenía la certeza de que algo había ocurrido con uno de los Canberra por eso nos pregunta qué Baco era el que contestaba. Contesto que era el 2 y me pide que busque al 1 en esa frecuencia de radio. Lo busqué en las dos frecuencias previstas pero nunca contestó. Me ordenan entonces regresar a la base.''

Al Canberra perdido le había entrado un misil por el portabombas, que impactó en el tanque número uno y ahí estalló. El avión quedó sin control y empezó a caer desde unos 12.000 metros de altitud. El capitán Pastrán ordena eyectarse y él mismo lo hace cuando ya estaban a unos 4.000 metros, pero el navegador, capitán Fernando Casado, por alguna razón no pudo hacerlo y muere en su avión, que se estrella en la isla Bougainville. En cuanto a Pastrán, cayó en el mar cerca de la costa y tras llegar a tierra caminó hasta el día siguiente, cuando los británicos lo tomaron prisionero.

Los dos Mirage aterrizan en el continente cinco minutos antes de la medianoche y el avión del capitán Rivolier lo haría poco después, ya iniciado el 14 de junio. La última misión ya había concluido.

Testimonio

El último round de una pelea desesperada

El siguiente testimonio de la batalla crucial por Puerto Argentino es contada por el subteniente Marcelo Alberto Llambías Pravaz. Lo hemos elegido a él por todo lo que simboliza. Llambías Pravaz pasó de cadete de último año a subteniente, el 2 de abril de 1982, el día que la Argentina recuperó las Islas Malvinas.

Su egreso anticipado le llegó junto a otros ocho oficiales nuevos y su destino como "subteniente en comisión" lo llevó al Regimiento 4, en una compañía comandada por el capitán López Paterson.

Tenía 21 años cuando fue al frente. Llambías Pravaz, nacido en Buenos Aires, tuvo la responsabilidad de ejercer la jefatura de una sección que encaró la embestida final de las tropas inglesas en la zona del Monte Dos Hermanas. El y sus soldados se batieron con el enemigo hasta el mismo momento en que les llegó la orden de rendición.

El relato de este joven oficial contiene todos los factores bélicos y humanos que lo hacen esencial en la tarea de rescatar para la historia los días dramáticos de la defensa de Puerto Argentino. Llambías Pravaz nos sitúa con su sección de 46 hombres en la noche del 5 al 6 de junio cuando el avance inglés llegaba junto a un intenso fuego de artillería y morteros.

La compañía ocupa Dos Hermanas Norte y Dos Hermanas Sur, que como el nombre lo dice, son dos montes gemelos, muy escarpados. En el norte, estaban la compañía B del 6, a la orden del mayor Jaimet, en la parte baja; en el monte propiamente dicho están la primera y segunda sección de la compañía C, al mando del subteniente Mosquera y subteniente Pérez Grandi. La sección apoyo, que es donde están los morteros (los cañones sin retroceso no se pudieron subir) que estaba al mando del Tte. Martella, y mi sección, que va al otro cerro, el Dos Hermanas Sur, en realidad sudoeste.

Hay un cerro grande por cubrir, además es como una cuña; nosotros teníamos atrás y a la izquierda el Harriet, y atrás a la derecha, el otro Dos Hermanas, o sea que teníamos que cubrirnos a 360° y una sección de tiro tiene 46 hombres. Bueno, eso nos trajo algunos inconvenientes porque al no poder ocupar las posiciones como se debería (o sea los 360°) nosotros dejamos que se nos infiltraran ingleses en la posición. Una mañana, sin que ellos ni nosotros nos diéramos cuenta, ellos se metieron entre nosotros.

En síntesis, el problema fue muy sencillo: un cerro muy grande y escarpado con muchos ángulos muertos y la necesidad de mucha gente para cubrirlo, y teníamos muy poca gente.

El cerro es en sí una pared natural, de forma tal que los primeros bombardeos que recibimos y que venían del mar, pegaban contra esa gran pared o seguían de largo, y gracias a eso no tuvimos ninguna baja de fuego de artillería naval ni terrestre. Era una posición natural muy buena. Nuestro primer encuentro con el enemigo, estando en esa posición, fue en un día de mucha niebla, y tuvimos un tiroteo violento. No pudimos ver si causamos bajas o no, pero el enemigo se replegó. Ocurrió que una patrulla nuestra, del monte Harriet, se había encontrado con ingleses en el valle. Nosotros, al escuchar disparos argentinos y disparos ingleses, sin poder ver por la niebla, abrimos fuego contra los ingleses y éstos nos contestan. Yo estaba haciendo reconocimientos con el cabo Pintos, y cuando llegó toda la sección alcanzamos a tirarles unas granadas con fusil. Poco después vimos que los ingleses se habían adelantado con unos vehículos. Les tiramos con lanzacohetes a 2.000 metros a 45 grados, que es el alcance máximo. Habrán caído a 300 metros de ellos, los vimos correr y después nos tiraron con morteros. El problema con los ingleses era que cuando uno les hacía algo ellos te contestaban el doble.

En realidad, nos caían proyectiles por todos lados. Yo me había adelantado, con dos soldados, con el lanzacohetes. Enseguida sentimos el silbido característico del mortero al caer y pegó 20 metros detrás nuestro. Doy la orden a los dos soldados para que vuelvan a sus posiciones, y me quedo allí con el lanzacohetes y entonces escucho nuevamente el silbido agudo, y cuanto más agudo se escucha quiere decir que más cerca va a caer el proyectil. Me tiré cuerpo a tierra y pensé literalmente: me la metieron en el traste. Cayó cinco metros detrás mío y la onda expansiva me tiró contra la piedra. No me pasó nada, pero me estampó contra la piedra. El encargado de sección entonces le quiere tirar con la ametralladora y ésta se le traba, una munición explota dentro y le quema la cara a un soldado.

Los ingleses logran infiltrarse en el Dos Hermanas y tenemos otro intenso contacto. Habíamos solicitado a la compañía de Ingenieros Anfibios una serie de elementos para minar campos. La noche del 5 al 6 de junio fuimos a buscar los cajones con las minas al camino que va para el hospital. Había que bajar una de las puntas del Dos Hermanas, subir la otra, bajarla toda para recién llegar al camino. Eran muchos cajones con minas y los soldados tuvieron muchos problemas para cargarlos y volver a subir el primero de los cerros. Realmente fue un sacrificio para ellos. En esos momentos el problema del racionamiento era crítico, había habido mucho desgaste físico y el clima había golpeado duramente. Cuando llegaron al Hermana



norte les cae un fuego preciso de artillería. Los soldados se desbandaron y quedaron aterrados. No hubo una sola baja, pero eso fue puramente por milagro. Los soldados no querían atravesar el valle que separa los dos cerros. Los fui a buscar, los reuní y cruzamos. Cuando llegamos a nuestra posición dejamos las cajas y decidimos esperar al día siguiente para minar. A la mañana llegó un grupo de ingenieros anfibios al mando de un cabo principal de marina para hacer el campo minado. Se armaron las minas en posición y bajamos a la zona elegida. Yo fuí con un grupo de tiradores reducido, seis soldados, un jefe de grupo, el cabo Peña y una ametralladora. Los infantes de marina comenzaron a sembrar las minas y casi enseguida empezó a caer fuego de morteros sobre ellos. El cabo principal que dirigía el grupo de marina se me acercó y me dijo que así no podían colocar las minas y que se iban a replegar. Yo me quedé con un soldado, Eduardo González, tratando de localizar de donde nos tiraban y los proyectiles cada vez nos caían más cerca, hasta que uno nos cayó prácticamente arriba de la cabeza, en una roca que formaba una especie de cueva y donde nos habíamos guarecido. Entonces le dije a González que nos fuéramos. Nos empezamos a replegar hacia arriba, donde yo había instalado la ametralladora, y allí encontramos al resto del grupo de tiradores y al personal de Infantería de Marina. Un soldado mío, Paez, había sido herido por una esquirla que tras rozarle el casco se le había incrustado cerca de la sien. Se salvó. No tuvo ningún problema después. Después de curarlo yo doy

niebla. Empezamos a gritar que no nos tiraran, que éramos nosotros. Entonces comenzaron a tirarnos con cohetes, los cohetes de los morteros descartables de los ingleses.

Estábamos en una hondonada, detrás de unas piedras, y el soldado González, que tenía una fea herida en la cara, me dice: –Mi subteniente, son ingleses, nos mataron a Romero y a Rodríguez–.

–¿Los ves? ¿A qué distancia están? –le pregunté.

–Más o menos a 20 metros– me contestó mientras los impactos no nos dejaban ni mover.

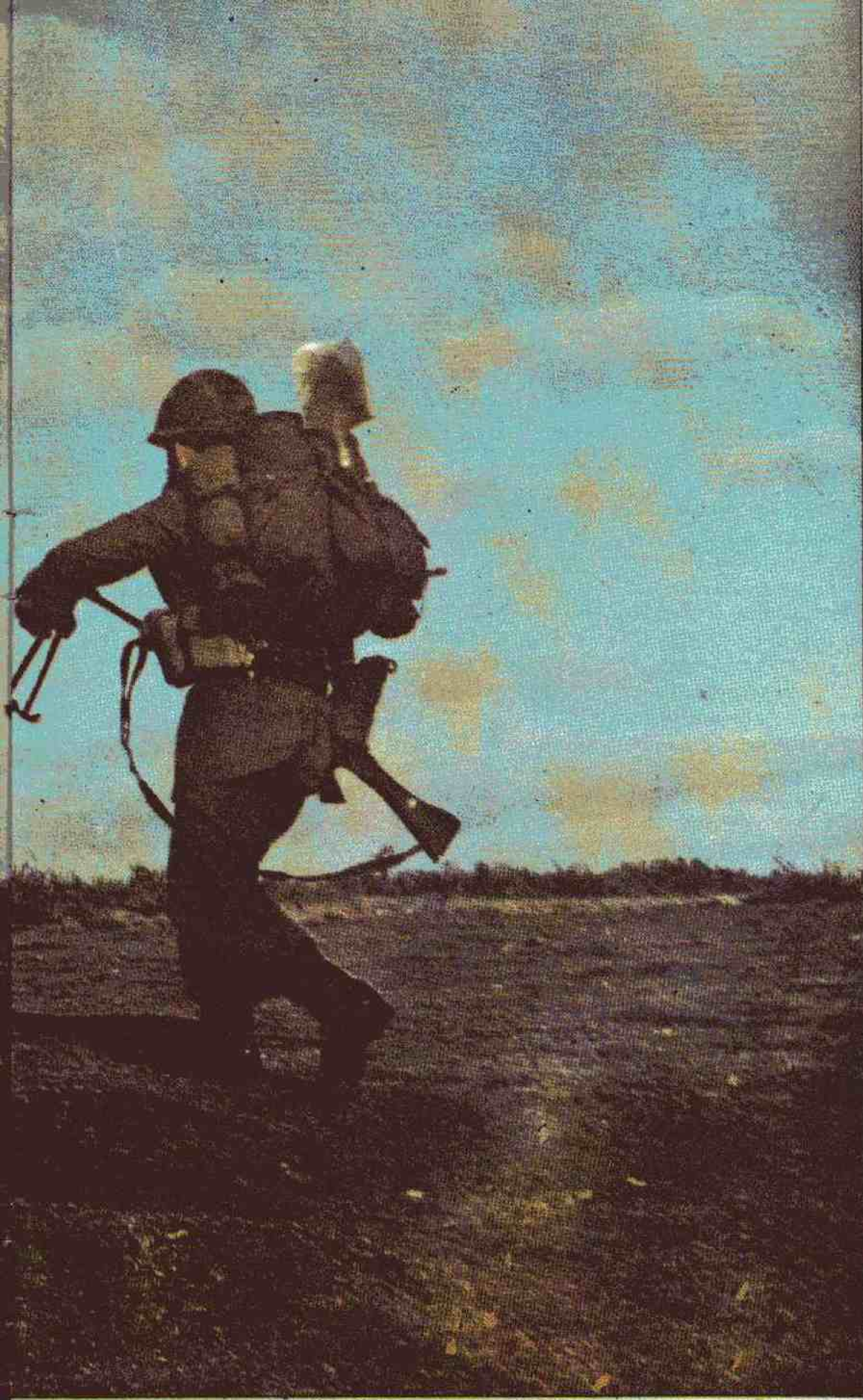
En ese momento se me acercó arrastrándose el cabo principal de infantería de marina y me hizo señas con la mano indicándome dónde estaban. Una bala de fusil pega en una roca junto a su cara y una piedra lo hiere feo en un ojo. Había varios heridos y a un infante de marina lo alcanzó un cohetazo en el medio del cuerpo, que prácticamente lo partió en dos.

Entonces, me doy cuenta que los ingleses ya estaban del otro lado de la gran piedra tras la que algunos de nosotros estábamos guarecidos. Yo les tiré por encima de la roca tres granadas y, simultáneamente, el cabo principal les disparó más de 20 tiros con el FAL y en esa acción conjunta vimos caer a varios. Yo me levanto y salgo corriendo hacia el otro lado de la roca y atrás mío aparece un inglés disparando. Sigo corriendo y doy vuelta la piedra. Cae muerto, herido en el pecho, otro de los cabos de infantería, que está a menos de cinco metros de donde estaba yo. Hasta entonces, yo había conservado la calma, pero me doy cuenta de que he perdido la sangre fría. Me doy cuenta de que estoy asustado, pero eso no me impide hacer cada una de las cosas que sé que tengo que hacer. Me resguardé bajo una piedra, con el fusil listo y también preparé la pistola. Estaba rezando más de cincuenta padrenuestros por segundo. Los ingleses pasaron por encima y por el costado y no me vieron. Atrás de los ingleses y disparando sin parar pasaron casi enseguida soldados argentinos que iban al mando del sargento 1º Valdez. Los perseguimos hasta las mismas posiciones inglesas. Había ocurrido lo siguiente: cuando comenzamos a replegarnos, yo había mandado al cabo Peña hacia arriba acompañando al soldadoPáez, que estaba herido. Ellos alcanzaron a ver a los ingleses casi en el momento en que éstos mataron a los soldados Rodríguez y Romero. Se tiraron al suelo, y los ingleses cuando pasaron los patearon, lo vieron a Páez ensangrentado y los dieron por muertos y siguieron bajando hasta encontrarse con nosotros.

El cabo llegó corriendo adonde estaba el resto de nuestra sección y dio aviso y orientación. La niebla era sumamente densa. Es entonces cuando la sección al mando del sargento Valdez baja, y con toda la indignación y bronca que da ver a los camaradas muertos los siguieron a los ingleses hasta sus posiciones.

Mientras tanto, yo estaba en el convencimiento de que nuestra posición había sido tomada, debido a que nos habían atacado desde arriba, por lo que decidí dar un rodeo para llegar hasta allí por un lugar favorable para mí. Sin embargo, cuando llego me encuentro con la gente nuestra que había quedado de guardia. Rápidamente solicitamos que evacuaran a los heridos. En mi sección hubo dos muertos y tres heridos. El grupo de infantería de Marina que había venido a colocar las minas tuvo muchas más bajas.

De uno de esos infantes muertos tuve hasta el final de la guerra su fusil. Cuando cayó herido junto a mí



Las últimas horas de la defensa de Puerto Argentino fueron cruciales. En algunos sectores se combatió encarnizadamente. El relato de Llambías Pravaz es un vibrante testimonio de como infantes de marina y hombres del Ejército se batieron codo a codo contra un enemigo superior en medios y número, en un postrer derroche de coraje.

la orden de replegarnos. En ese momento los ingleses no veían donde estábamos, así que el fuego era impreciso. La manera de replegarnos era de a dos y los primeros que llegaron a nuestra posición se encontraron con los ingleses que, con la niebla, habían llegado hasta el lugar mismo donde estaba nuestra posición. Ahí estaban, entre las piedras, y atacaron a la primera pareja que llegaba. El soldado Rodríguez cayó muerto con seis impactos de fusil e inmediatamente es abatido el soldado Romero. Mientras esto ocurría, el soldado Paez, que estaba herido, iba hacia arriba con el jefe del grupo, y simultáneamente nos empieza a llover un fuego de armas automáticas tremendo desde arriba, desde nuestras propias posiciones. Pensamos que nos tiraban nuestros compañeros confundidos por la

traté de hacerlo reaccionar y me di cuenta de que estaba muerto. Le saqué la chapita de identificación y después el fusil y el cinturón con los cargadores. ¡Qué increíble! En medio de la pelea me detuve a pensar. Aunque sólo haya sido una fracción de segundo me puse a pensar que le estaba robando. Enseguida me di cuenta de que no era así. Simplemente, evitaba que sus armas cayeran en poder del enemigo y además, yo la necesitaba para reemplazar la mía.

Después de ese combate yo había quedado, no impresionado, sino que subestimé la capacidad nuestra. Que unos ingleses así nomás se hubieran abierto paso entre nosotros, a pesar de que la niebla jugaba a favor de ellos, me había hecho bajar un poco la moral. Pero todo eso se me pasó completamente el día 8. Ese fue también un día importante.

El 8 una fracción bastante nutrida de ingleses se infiltró por Goat Ridge, que es una formación de piedras de 15 metros de altura que está entre Dos Hermanas y Harriet. Allí, los ingleses fueron rechazados por la compañía Comando del Regimiento 4, acción en la que se destacaron el subteniente Pasotti y el teniente 1° Galoy. Se les tiró con morteros pesados que estaban al mando del subteniente Juárez. ¡Eran un espectáculo los morteros pesados! Allí los ingleses tratan de replegarse y se dan de lleno con una sección que estaba al mando de un compañero mío del Colegio Militar, el subteniente Giménez Corbalán, también en comisión. Ellos vuelven a rechazarlos y entonces los ingleses, que abandonan equipo, se dirigen –en un último repliegue– hacia el monte Dos Hermanas. Allí estábamos nosotros con dos ametralladoras. Teníamos cuatro visores nocturnos muy buenos y les causamos muchas bajas. Al día siguiente no encontramos muertos –los ingleses tenían la costumbre de llevárselos– pero sí encontramos cualquier cantidad de material abandonado. Les causamos muchas bajas porque yo, sinceramente, los vi caer.

Ese día los castigamos muy duro. Ellos se encontraron de golpe en medio de un fuego cruzado. Las ametralladoras de 12,7 de la compañía Comando, desde Harriet, la sección de Giménez Corbalán desde Goat Ridge, los morteros y nosotros con las ametralladoras desde el otro lado. Finalmente, los hicimos replegarse, y cuando terminó el repliegue comenzó el clásico fuego de artillería con que los ingleses nos hacían escarmentar.

Ese fuego de artillería continuo y pesado es el que muchas veces nos hacía pensar muchas cosas. Nosotros nos estábamos acostumbrando a él. ¿Cuántas veces uno ha escuchado decir que un grillo no ha dejado dormir a alguien? Nosotros llegamos a poder dormir, y a tratar de descansar, con ese tremendo "fondo de batalla" que ya había pasado a acompañarnos. En esos momentos –en los que los morteros seguían cayendo y uno tenía que tratar de descansar sí o sí– pensábamos en muchas cosas: familia, Buenos Aires, continente. Pero, fundamentalmente, en los que estábamos ahí. En los soldados, en los jefes. En los compañeros, en los amigos.

El capitán López Paterson. En algún momento de la batalla tuve que reconocer las cualidades de jefe de López Paterson. Yo..., particularmente, me sobreestimaba. Creía que iba a llegar a las islas, gritar ¡viva la Patria! y empezar a los tiros y que nada me iba a importar. Sin embargo, no fue así. Me di cuenta de que había tenido y que tenía bastante miedo. Y en un momento me dije, ¿pero, cómo, de pronto estoy temblando como una hoja?

López Paterson me levantó la moral. El me levantó la moral. En ese sentido él era "el jefe". López Paterson era el hombre que esquivando, literalmente esquivando las granadas de la artillería inglesa visitaba las posiciones; era el que te daba la pila que hacía falta para el aparato de luz residual; el que traía para los soldados las cinco o seis bufandas que había conseguido en el pueblo; el que te conseguía un cajón de municiones. El era el que conseguía el paquete de cigarrillos que faltaba... El era el que ponía su hombro para que uno pudiera llorar tranquilo, porque uno también ha llorado. Por eso digo que es el jefe cabal. Duro, pero humano.

....

Pero delante de los soldados yo tenía otra imagen. Yo tenía que ser "el jefe". Yo les hablaba y les decía que sí, que teníamos que estar convencidos de que estos hijos de puta no nos iban a pasar por arriba. Pero había cosas que me las guardaba para mí solo. El miedo me lo guardé bien guardado. Los soldados veían que yo tenía las granadas y que yo impartía las órdenes, pero adentro mío yo pedía por favor ir con mi mamá.

Y todo eso yo lo hablé con él. Le dije: "Mi capitán, el otro día yo temblaba como una hoja". El no se alteró. Simplemente me dijo: "La cosa es así nomás". Uno se va templando poco a poco con esas situaciones. Recuerdo la primera vez que estuvimos bajo el fuego de la artillería naval. Espontáneamente se reunieron alrededor mío todos los soldados y rezamos uno a dos rosarios. Después ya nos fuimos acostumbrando, y si las bombas no caían muy cerca ni siquiera hacíamos cuerpo a tierra. A veces empezaban a caernos bombas que nos tiraba la artillería y alguno decía: ¡Pero, justo ahora que estamos comiendo! No le dábamos bolilla. Uno se va amoldando y poco a poco se va superando. Lo mismo que el miedo de encontrarse cara a cara con el enemigo. No es que uno deje de tener miedo, no, lo que pasa es que uno se acostumbra a tener miedo y eso se sobrelleva de otra forma.

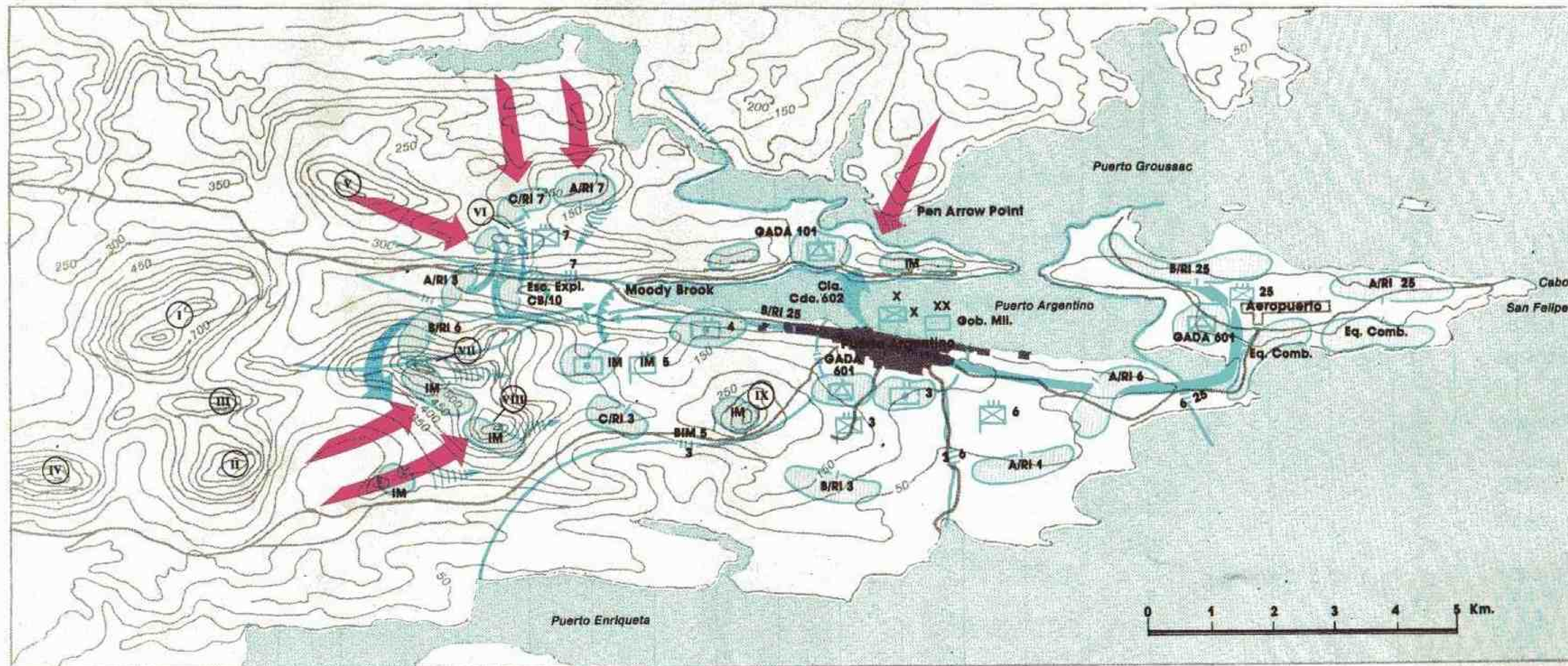
En uno de los últimos ataques a nuestra posición fuimos castigados duramente pero no nos ocasionaron bajas, mientras nosotros sí se las provocamos a ellos. Esa fue la última vez que tuvimos la suerte de saber que habíamos tenido éxito contra los ingleses. En las bandas que alimentan las ametralladoras colocábamos primero municiones trazantes, las que se ven, y después municiones normales, y con ello impedíamos que detectaran desde dónde disparaban nuestras ametralladoras. Con las primeras ráfagas –con municiones trazantes– dirigíamos el tiro, la ametralladora tiene un ajuste que fija la puntería, y una vez conseguido esto seguíamos con las balas normales y no nos podían detectar. Entonces los ingleses se veían en la obligación de barrer todo el cerro, y era muy difícil que nos dieran.

El ataque final, por llamarlo de alguna forma, fue la noche del 11 al 12. Los ingleses se infiltraron en monte Harriet, atacando a los nuestros por la espalda. Eludieron las posiciones y atacaron por la sección donde estaban los morteros pesados, y donde estaba el subteniente Juárez. Juárez los ve cuando ya los tenía encima, y sacó la pistola y abrió fuego contra los ingleses, los que le tiran con un cohete que lo hiere. Juárez cayó sobre una caja de municiones de 120mm, y de ahí les

(Sigue en la página 699)

SITUACION EN LA NOCHE 13/14 DE JUNIO DE 1982

Mapa: Alejandro Malofiej



I	DOS HERMANAS
II	HARRIET
III	GOAT RIDGE
IV	MONTE WALL
V	MONTE LONGDON
VI	WIRELESS RIDGE
VII	TUMBLEDOWN
VIII	MONTE WILLIAMS
IX	SAPPER HILL

Las alturas son en pies
(1 pie: 0,3048 mts.)

Cerca de las 24:00 horas, la parte N de la posición del RI Mec 7 había caído en poder del enemigo. Posteriormente logró hacer pie en la cuesta de Wireless Ridge, aunque el JR debió replegar su Puesto de Comando. El Cte Br, además de ordenar fuego de artillería en su apoyo, dispuso el adelantamiento a la altura del escalón a pie del Esc Expl C Bl 10, así como el apresto de la Ca A/RI Mec 3, que estaba en las cercanías.

A esa hora, el J de la Ba GADA 101 detectó un intento de desembarco enemigo en la lengua de tierra que se prolonga desde Wireless Ridge hacia el E, cerrando el puerto por el N. El mismo fue rechazado, después de una o dos horas de combate, por el tiro terrestre de las piezas de artillería antiaérea allí emplazadas, junto con las tropas de IM que ocupaban ese lugar, y el fuego de los morteros pesados de los RI Mec 3 y 6 que batieron el S de Freycinet, desde donde había partido el ataque. Después se enviaron efectivos de comandos para realizar el rastrillaje en ese sector.

REFERENCIAS:

- Acciones propias
- Acciones del enemigo
- 4 — Puesto de Comando del Jefe del Regimiento 4 de Infantería
- Posición de defensa de una sección
- 3 / 6 — Límites de zonas de responsabilidad entre el RI 3 y el RI 6.
- C/RI 3 — Posición de la Compañía "C" del RI 3.
- IM — Posición de una Compañía de Infantería de Marina.
- GADA 101 — Posición de una Batería Antiaérea del Grupo de Defensa Aérea 101.
- 4 — Posición del Grupo de Artillería 4 de Campaña
- Posición defensiva de bloqueo.
- Movimientos de repliegue propios.
- Eq. Comb. — Equipos de Combate (menos de 100 hombres) formados por personal de Ejército y Fuerza Aérea

Bell UH 1H

Batallón de Aviación de Combate 601







*Helicóptero Bell UH 1H del Batallón 601 de Aviación del Ejército, identificado con la matrícula **AE-409***
La pintura que lo señala como del servicio médico le fue aplicada en los últimos días de la guerra. Tras la rendición, este aparato fue capturado y usado por los ingleses, los que le volvieron a quitar esa pintura porque lo emplearon para trasladar tropas, y eso contravenía la Convención de Ginebra.

El indudable suceso del Bell UH-IA/B Iroquois brindó suficientes muestras de qué pocos eran los defectos que tenía este helicóptero utilitario. El desarrollo de este aparato sufrió, desde su modelo 204, algunos cambios progresivos en cuanto a potencia en los motores utilizados.

A principios de 1960 la Bell propuso una versión mejorada del modelo 204, diseñado con un fuselaje mayor, espacio adicional en la cabina resultante de la redistribución de los tanques de combustible. Contaba con espacio para piloto y 14 soldados, o para seis camillas, o para cargas de 1.814 kilos. En julio de 1960, el ejército de los Estados Unidos firmó un contrato con la Bell por el suministro de siete aparatos para prueba, los cuales tomaron la designación YUH-ID y fueron identificados por Bell como Modelo 205. El primero de aquellos voló el 16 de agosto de 1961, y los vuelos siguientes significaron un éxito valorado de inmediato por el ejército norteamericano. El primero de los UH-ID fue entregado a la 11° División de Asalto Aéreo de Fort Benning (Georgia) en agosto de 1963. Estaba equipado con un Lycoming T53-L-11 turbo de 1.100 hp y un depósito de combustible de 832 litros que podía ser complementado con dos tanques auxiliares con capacidad máxima para 1.968 litros de combustible. Una producción de UH-ID fue fabricada para el ejército de EE.UU. y para otros países, y 352 aparatos se construyeron bajo licencia por la Dornier en Alemania para su ejército y su fuerza aérea.

El UH-ID fue seguido en su producción por el más o menos idéntico UH-IH, que difería del anterior por tener una mayor potencia (Lycoming T53-L-13 de 1.400 hp). Las entregas de este modelo comenzaron en setiembre de 1967, y se mantendría su producción hasta principios de 1979. Nueve UH-IH fueron suministrados a la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelandia; bajo una licencia negociada en 1969 la República de China (Taiwán) produjo un total de 118 helicópteros para el ejército de China Nacionalista. Las variantes del UH-IH incluyen al CH-118 (originalmente CUH-IH) fabricado por la Bell para el Comando Móvil de la Fuerzas Armadas Canadienses; y el HH-IH de rescate, del cual en 1970 la Fuerza Aérea de Estados Unidos encargó 30 unidades.

El UH-IH/D fue empleado en una ancha gama de faenas en el sudeste asiático y fue considerado como el gran caballo de batalla en las operaciones de helicópteros en Vietnam. En particular, se destacó en misiones especiales en Laos, Camboya y en varias zonas remotas del Vietnam del Sur, y los historiadores de la fuerza aérea norteamericana aseguran que casi todas las bajas de este teatro de operaciones fueron evacuadas en helicópteros UH-1.

Hacia marzo de 1979 once modelos 205 entraron en servicio para Rhodesia, estos aparatos poseían armamento y estaban blindados.

La Bell produce además una versión comercial de UH-IH bajo la denominación de Modelo 205 A-1. Está dotado de un Lycoming T5313B turbo de 1.400 hp reducido a 1.250 hp. La capacidad normal de combustible del modelo 205 A-1 es de 814 litros y una capacidad opcional de 1.495 litros. Dada la amplia gama de tareas a la que es sometido, el diseño interior permite rápidas conversiones para cargas aéreas, ambulancia, servicio de ejecutivos, grúa, y tareas de búsqueda. La capacidad es de 14 pasajeros más el piloto.

Agusta, en Italia, fabrica el modelo 205 bajo licencia, con la denominación AB 205A-1 aunque se trata del mismo helicóptero.

(Viene de la página 694)

tiró dos granadas y enseguida otras dos más hasta que lo vuelven a herir con varios disparos de ametralladora y queda en la posición.

Digamos que ese ataque no fue esperado. Los ingleses, muy hábilmente, entraron por los morteros pesados. Ahí es donde el teniente 1º Echeverría reúne a la gente..., digamos que la principal fracción orgánica que combate es la compañía comando, o sea se agrupó al personal, prácticamente fue el personal de cuadros, más que soldados. El jefe del regimiento se ve obligado a abandonar el puesto de comando que es tomado por el enemigo. Y se va con la compañía B. Ahí combaten a las órdenes del teniente 1º Galoy y el jefe de la sección de comunicaciones, que era el subteniente Duarte, y la acción se prolonga hasta las 4 ó 5 de la mañana. Hubo mucho personal de cuadro herido, por ejemplo el subteniente Bruní, que fue herido al frente de su sección. Allí se destacaron el teniente García y el teniente Passoli.

Lo dramático era que nosotros teníamos los campos minados a retaguardia y no conocíamos la ubicación de las minas, porque a nuestro nivel no teníamos mapas y no podíamos saber dónde estaban ubicadas. El subteniente Giménez Corvalán, por ejemplo, se puso al frente de su sección y marchó probando el terreno hasta que pisó una mina. No murió, aunque resultó bastante herido, pero el resto de su sección se salvó. Esa sección llegó a monte Tumbledon.

Después del ataque al monte Harriet, los ingleses se concentran en el cerro Dos Hermanas, donde estamos nosotros. Esa noche nos atacó el 42 comando de Royal Marines. El ataque comenzó contra las posiciones del subteniente Pérez Grandi, que está en las partes más adelantadas de la Hermana norte. Combaten, Pérez Grandi se ve en una situación prácticamente desesperada porque los ingleses pasan prácticamente al asalto de su posición. El ordena el repliegue, que yo apoyo desde mi puesto en la otra Hermana. Empieza el combate retardante de la compañía. Lo hieren a Pérez Grandi y a Mosquera, posteriormente lo hieren a Naser y lo matan a Martella. El capitán López Paterson se hace cargo de la gente y combatiendo, se van replegando.

Pérez Grandi queda abandonado, herido, y el cabo Urbista con dos soldados de los que no recuerdo el apellido, volvieron desde el camino adonde habían llegado en el repliegue, y bajo el fuego del enemigo lo trajeron a Pérez Grandi al hombro y le salvaron la vida.

Nosotros soportamos el ataque desde la otra Hermana. El subteniente Silva había ido con una patrulla de diez hombres hacia Goat Ridge para evitar infiltraciones por ese lado, mientras que el resto de su sección quedó en el cerro dando frente al mar. El cerro es alargado como una salchicha y yo con mi gente quedamos mirando hacia el lado de la Hermana Norte, o se las posiciones de Pérez Grandi. Así pierdo contacto con el resto de la fracción de Silva que está hacia la izquierda, porque no se puede pasar, ya que allí hay una pared más que derecha, extraplomo, y había que dar todo un rodeo por adelante. Yo empecé a pelear con los ingleses que tenía al frente. La línea del teléfono se había roto, y después supe que a los gritos me dieron la voz de repliegue, sin que yo escuchara nada, y entonces no me replegué y combatimos toda la noche hasta que los ingleses nos sobrepasaron.

La nuestra fue la última posición que quedó. De todos; del 7, del 4... Hasta la mañana estuvimos combatiendo. Yo me quedo a lo último con los soldados que tengo al lado mío, que son siete. Ya estábamos totalmente rodeados y sin poder movernos, salvo por un solo lugar, una pequeña sendita, y les ordeno a mis soldados que se replieguen, que traten de salir por allí. Hay que pensar que era de noche y había mucha niebla. Habíamos quedado más o menos a 300 metros hacia abajo, en un pozo natural. Entonces soportábamos el ataque de la artillería inglesa, el asalto de la infantería inglesa, y además, el ataque de la artillería nuestra, que también batía nuestras posiciones porque se daban por perdidas y no nos hacían allí.

Todo era inacabable. Cuando paraba la artillería de ellos venía el ataque de la artillería nuestra y enseguida una carga de la infantería que venía acompañada por una gran gritería, porque cargaban y gritaban. Así rechazamos tres o cuatro ataques de la infantería inglesa. Estaba en una buena posición y tenía un soldado que me cargaba la ametralladora, otro que cargaba el lanzacohetes y otro que cargaba las granadas de fusil. Las bandas de las ametralladoras a veces se cortan, y mientras un soldado volvía a cargar la cinta, yo les tiraba con las granadas de fusil. Inclusive les tiramos varias veces con tiros de lanzacohetes directamente a los ingleses. Fue una cosa bastante linda porque los tipos venían a los gritos y se los veía recortados entre las piedras. Salió el primer cohete y se acabaron los gritos. La segunda vez que lo cargo, lo puse y lo tiré, y estaba tan entusiasmado que no me di cuenta del fuego que lanza para atrás el cohete. Ahí sentí que el

Durante el 13 y el amanecer del 14 de junio, arreciaron los cañoneos de los buques ingleses que se habían acercado a Puerto Argentino. En la foto de abajo, un impacto en la bahía, frente a la población misma.





La hora del saqueo llegó para los ingleses al mediodía del 14 de junio. En la foto, infantes del Comando 42 rodean a un blindado Panhard argentino al que le roban como "souvenir" cuanta pieza pueden llevarse.

mundo se acababa. Como todo se iluminó nos empezaron a tirar con todo. Entonces les ordené a los soldados que se fueran y me quedé último con la ametralladora y cuando no tengo más munición, después de haberlos frenado en sus ataques dos o tres veces, me arrastro hasta un lugar más seguro para resguardarme.

Yo pensaba que había quedado último, pero después me enteré de que algunos de mis soldados no se habían ido y les siguieron dando trabajo a los ingleses. Ahí se destaca un soldado de apellido Pérez. A Pérez lo toman dos paracaidistas ingleses en un pozo y lo tiran contra la pared y después le quitan el armamento. Los dos paracaidistas les hacen señas a sus compañeros de que sigan avanzando ya que no había más peligro. Pero lo que no sabían los paracaidistas era que el soldado Pérez tenía la pistola del subteniente Silva. Entonces Pérez se dio vuelta, le metió un tiro al inglés que había quedado custodiándolo, le quitó el fusil y la boina y se fue.

Ya nos atacaban por todos lados. Yo bajo más aún pensando que en esas posiciones voy a encontrar al subteniente Silva, pero éste y su gente ya no estaban. Y como por ahí estaban los ingleses, nos metimos en otro pozo natural. Desde allí vimos cómo los ingleses terminaban de tomar y de consolidar todo el cerro. Si bien todavía era de noche, estaba bastante claro. De golpe vemos que una de las patrullas inglesas se nos viene encima. Yo no di orden de tirar porque los teníamos encima y si disparábamos nos iban a acribillar. Nos hubiéramos matado entre nosotros, porque no era una patrulla inglesa. Era el subteniente Silva con su gente. Ya estaba comenzando a aclarar y era el final porque nos verían enseguida, y de pronto vino el milagro. El milagro fue que de golpe bajó una neblina tremenda, y comenzó a nevar. A las 7 ó 7.30 apenas se veía a un metro de distancia. Eso nos salvó.

La noche esa no pasó nada, y nosotros llegamos hasta la cuarta sección, al mando del teniente de corbeta Vázquez, y había que cruzar hasta un lugar más a cubierto, porque del monte Harriet habían comenzado a tirar nuevamente los ingleses. Estábamos detrás de una gran piedra y Silva y yo, con un suboficial antiguo de Infantería de Marina, fuimos los últimos en cruzar.

En el momento en que nos movemos, una gra nada pegó en la piedra donde habíamos estado. Gracias a Dios no pasó nada.

Ahora, el personal estaba quebrado. Los soldados habían peleado a las mil maravillas. Incluso los cuatro jefes de grupo: Pintos, Peña, Ramos y otro que tenía los pies congelados, habían peleado como veteranos, y eran cabos egresados en comisión. Había uno que era soldado y tenía dos meses de escuela y se comportó como un verdadero jefe. Cuando llegamos a Tumbledon estaban quebrados. Estábamos comiendo y nos cayó una bomba al lado. Ya no querían saber más nada. Entonces yo los mandé al pueblo. Yo me quedé con algunos soldados y los mandé a ellos con el resto de la gente mía al pueblo. Algunos estaban con principio de congelamiento. Estaban quebrados. No los culpo.

Yo me quedé con Silva ahí y me ordenaron hacerme cargo de la sección de Giménez Corvalán, que había pisado la mina y había sido trasladado al pueblo. Me fui al monte Williams –pegado al monte Tumbledon–, nada más que con dos soldados, a hacerme cargo de la sección de Giménez y me encontré con que la sección ya no estaba más. Ellos habían quedado con unos suboficiales infantes de Marina con unos morteros y unos cañones. Un avión inglés les tiró una bomba y mató al encargado de sección. Después de eso se habían ido ellos también para el pueblo.

Yo bajo entonces con mis dos soldados y me quedo en primera línea con la compañía Nacar, que estaba bajo las órdenes del guardiamarina Bianchi. Esa noche los ingleses volvieron a atacar. Mataron al subteniente Silva, bajaron a Miño, que era el que estaba con los anfibios. Nos pasaron por los dos costados. Ellos, la guardia galesa, tomaron Monte Tumbledon. Quedaba la cuarta sección, en la que estaba el teniente de corbeta Vázquez. Ahí murió Silva y prácticamente semianiquilaron su sección. Vázquez salió con dos sobrevivientes y se rindió.

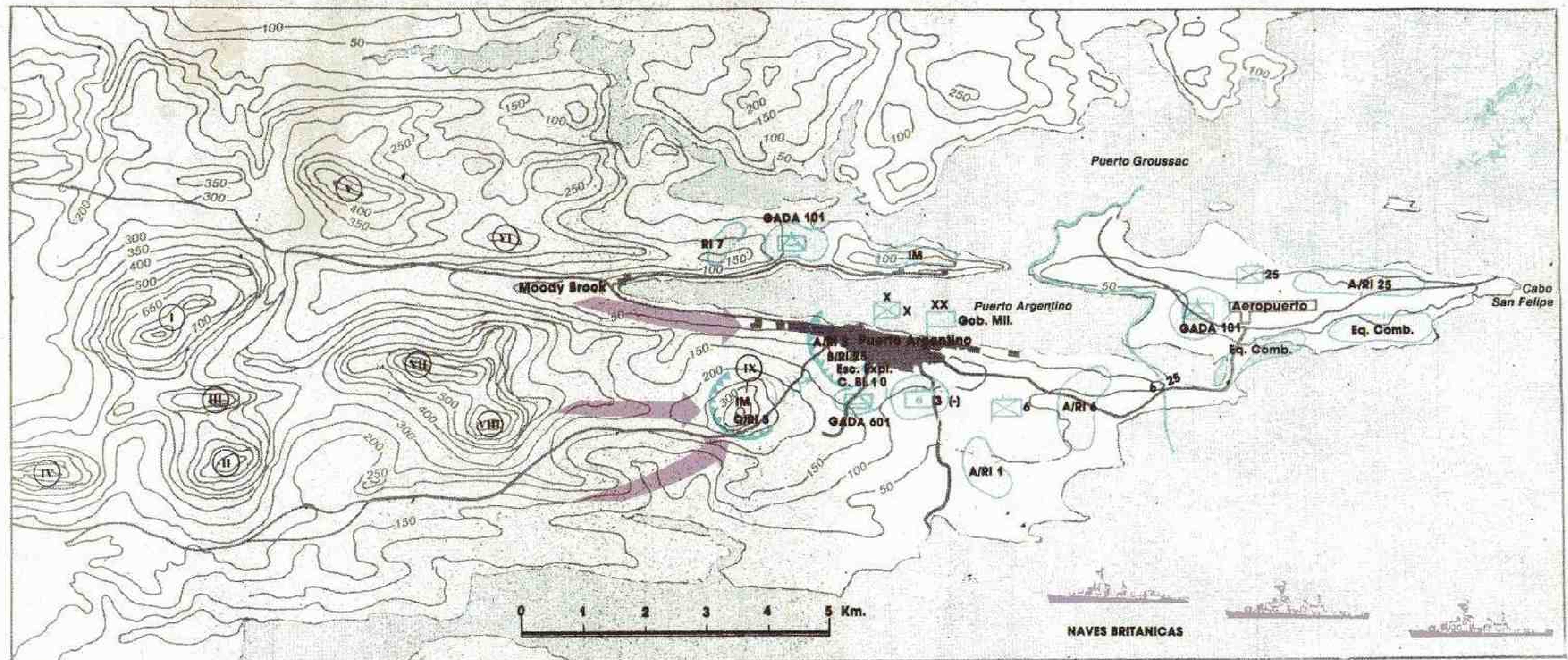
No encontrábamos contacto radial con nadie. Entonces le dije a Bianchi que nos replegáramos porque los ingleses estaban pasando nuevamente a nuestro costado, y al frente teníamos otra vez un campo minado.

A último momento, cuando íbamos a comenzar a replegarnos, decidimos volver a Tumbledon a ver qué había pasado. No encontramos a nadie, hasta que dimos con la sección del guardiamarina Valdez Zabala. Justo a último momento, él se comunica con el jefe del batallón, que era el capitán de fragata Robacio, y éste le dice: "Aguante en las posiciones que va contrataque.

De la compañía de ejército contraatacó el mayor Jaimet, y con él se destacó la sección del subteniente Vilgré Lamadrid, también subteniente en comisión. El se dio de lleno contra los ingleses y se dio el gusto de meterle una granada de fusil en el pecho a un oficial inglés. Vilgré Lamadrid tuvo 29 bajas, entre muertos y heridos. El hecho es que, finalmente, los ingleses lograron pasar por ahí. Vilgré se pudo desprender porque hay otro subteniente, Franco, que protege el repliegue, y no sé qué más pasó. Nosotros esperamos y amanecemos el 14 en las posiciones, tras haber pasado toda la noche bajo el fuego de los ingleses. A la mañana nos sorprende un violento fuego de artillería de morteros, y nos replegamos sobre los campos minados y logramos llegar hasta las posiciones que estaban aban-

Mapa: Alejandro Malofiej

SITUACION FINAL 14 DE JUNIO DE 1982



I DOS HERMANAS

II HARRIET

III GOAT RIDGE

IV MONTE WALL

V MONTE LONGDON

VI WIRELESS RIDGE

VII TUMBLEDOWN

VIII MONTE WILLIAMS

IX SAPPER HILL

Las alturas son en pies
(1 pie: 0,3048 mts.)

El enemigo había ocupado aproximadamente el sesenta por ciento de la zona defensiva a cargo de la Agrupación Puerto Argentino; pero lo más importante era que había conquistado las alturas próximas a la localidad: Mte. Longdon, Dos Hermanas, Mte. Harriet, Mte. Tumbledown y Mte. William. Desde ellas el enemigo dominaba el sector en el cual se mantenían las tropas argentinas (la localidad y el área del Aeropuerto) y sometía a los propios efectivos a un preciso y masivo fuego de artillería de campaña y de morteros, complementando con el efectuado por la artillería de las naves británicas que se habían ubicado al SE de Puerto Argentino.

REFERENCIAS:

- Acciones propias
- Acciones del enemigo
- 4 Puesto de Comando del Jefe del Regimiento 4 de Infantería.
- Posición de defensa de una sección
- 3/6 Límites de zonas de responsabilidad entre el RI 3 y el RI 6.
- C/RI 3 Posición de la Compañía "C" del RI 3.
- IM Posición de una Compañía de Infantería de Marina.
- GADA 101 Posición de una Batería Antiaérea del Grupo de Defensa Aérea 101.
- 4 Posición del Grupo de Artillería 4 de Campaña
- Posición defensiva de bloqueo
- Movimientos de repliegue propios
- Eq. Comb. Equipos de Combate (menos de 100 hombres) formados por personal de Ejército y Fuerza Aérea



El momento más triste del soldado: entregar las armas con que ha combatido. Frente al muelle de la FIC en Puerto Argentino, los ingleses apilan fusiles argentinos. Muchas de estas armas habían sido inutilizadas antes de rendirlas al enemigo.

donadas, donde estaba la compañía C del 3, que había recibido la orden de replegarse. Así llegamos hasta Sapper Hill, dónde estaba el guardiamarina Koch con su sección. "Acá somos la retaguardia de combate –nos dijo–, y en el pueblo están organizando la defensa final."

Hacía cuatro días que no dormía, estaba con diarrea, no sabía nada de mi regimiento, quería saber qué había pasado con mi gente y esas palabras del guardiamarina Koch hicieron que estallara mi crisis. Me puse a llorar y tiré el casco a la mierda, que la puta que lo parió, y que ¡cómo puede ser que una sección de tiradores sea una retaguardia de combate cuando allí había dos brigadas inglesas!

¿Qué sentí? Yo me puse a llorar. Quizá porque sólo un rato antes de eso yo me sentía quebrado pero en ese momento me volvió todo el ardor, todo el brío.

"Vamos –me dijo Bianchi–, vamos hasta algún cerro a ver si les podemos bajar aunque sea un helicóptero."

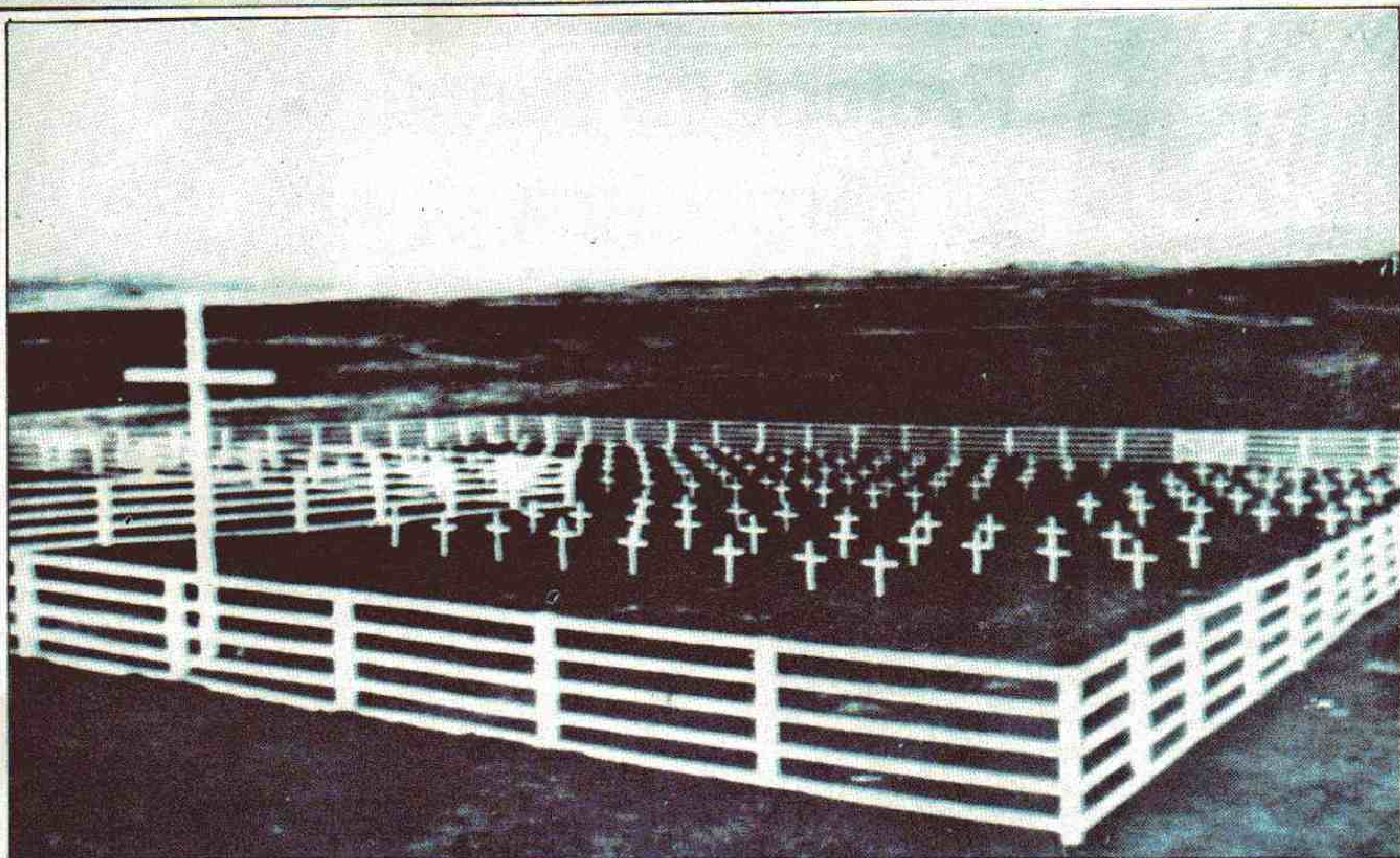
Bianchi me levantó un poco el ánimo y en ese momento apareció una compañía helitransportada inglesa. Allí les bajé tres cargadores de FAL contra un Sea King y después me enteré por un compañero que maté varios hombres que bajaban.

Lo cierto es que seguímos replegándonos, ahora por Monte Williams. Combatiendo de día y viendo pelear y avanzar a los ingleses, uno se daba cuenta de que son profesionales al máximo. Así llegamos a Sapper Hill y cuando bajamos, llevando los heridos, corriendo prácticamente de los ingleses y llegamos al pueblo, se acabó todo.

La última noche, la del 13 al 14, nevaba. Primero vinieron unos ataques y después no pasó nada. Nos fuimos a comer algo y de golpe vuelven los tiros y Bianchi retorna a la posición. Yo en ese momento estaba haciendo mis necesidades. Me había sacado el equipo y en eso empiezan a caer las bombas. Me levanto los pantalones –me acuerdo que andaba con un equipo yanqui, con los tiradores armados–, me los colocaba, y había un tipo en el pozo. Yo entro a buscar una radio y justo explota un morterazo allí al lado y se le mete una esquirla en el estómago. Ese tipo, en el repliegue, tuvo que caminar como cualquier mortal. Primero lo llevábamos en camilla, pero cuando nos tirotearon los ingleses tuvimos que tirar la camilla a la mierda.

....

Yo seguía pensando que no podía ser que nos hubiéramos rendido. Entonces me acordé que yo conocía un tipo que no se iba a rendir. Entonces fuimos hasta el galpón donde se alojaban los comandos a ver si era verdad y a ver si había gente que no quería rendirse. Cuando llegamos allí nos encontramos con todo el armamento de los comandos destrozado y tirado. Llegamos y empezamos a agarrar unas cajas de municiones francesas, trazantes y perforantes. Estábamos guardando todas las municiones que podíamos cuando llegó el mayor Carrizo, un tipo que peleó muy bien. Nos abrazó y nos dijo que todo se había acabado. Después vino un sargento 1º de Inteligencia, al que yo conocía porque su hijo era cadete mío en el Colegio Militar, y nos llevó adonde estaban unos oficiales de Inteligencia. Habrá visto seguramente que estábamos medio alterados. Esa noche comimos con Bianchi y después no pudimos dormir. Estábamos hechos pelota. A la mañana siguiente fuimos a los galpones que habían dado para los prisioneros. No entregamos armamentos ni nada. El armamento yo recién lo entregué antes de subir al "Canberra". Con Bianchi nos quedamos hablando allí, junto al agua, de todos los nuestros que quedaban en las islas. Después fui tirando al mar todas mis armas. Primero las granadas, después el fusil aquel que le había sacado al infante muerto a mi lado y que me acompañó hasta el final. Y por último, la pistola que me habían entregado al egresar, hacía dos meses, y con la que no había disparado un solo tiro. La desarmé lentamente y también fue al agua. Miré hacia las islas y subí al "Canberra". Esa batalla había terminado.



En la foto: Cementerio argentino en Puerto Darwin, Islas Malvinas.

Volveremos

Concluye con el presente fascículo, la serie de entregas que forman parte del segundo volumen (la versión argentina) de *La Guerra de las Malvinas*. Un puñado de historias que siguen latentes y acaso nos obliguen a volver de alguna manera. Elegimos para cerrar la obra, las frases de un soldado que peleó esta guerra y dio su testimonio en las páginas que finalizan.

''La causa principal de nuestra derrota es la soberbia. Esa soberbia que nos hace creer que somos los mejores en todo, que anula al prójimo, que lo subestima. Que denigra al enemigo creyéndolo peor que nosotros. Y que, en síntesis, impide que nosotros mejoremos en ese proyecto común que tenemos como Nación.''

''Para los que combatimos, si hay una idea fija es la del regreso. Dios dirá si será por la fuerza o por medios diplomáticos. Pero volveremos.''

''Uno sueña con volver a ocupar ese lugar, como un sueño dulce, y siente la necesidad de volver a revivir. Si nosotros no pensáramos de esa manera y tratáramos en cambio de minimizar lo pasado, diciendo que las Malvinas están definitivamente perdidas, le estaríamos haciendo un flaco recuerdo a los que murieron o a los que volvieron y hoy tienen una pierna, un brazo, un ojo menos.

''Porque ellos nos dieron la gran lección de que una Patria debe forjarse a través del sacrificio y del amor que lleva a entregarse por lo que es más importante, después de Dios.''



Prefectura Naval Argentina



La Prefectura Naval Argentina tiene su origen más remoto en los títulos de "Capitán General y Alguacil Mayor del Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Ayre" que ostentaba don Pedro de Mendoza, junto con los principales de Adelantado y Gobernador de las tierras que venía a conquistar. Fue él la primera autoridad que ejerció jurídicamente funciones policiales en el Río de la Plata. Luego, cuando la segunda fundación de Buenos Aires, un decreto designó a don Francisco de Areco como Alguacil Mayor, con facultades para registrar y consignar mercaderías y todo lo que llegara al puerto y a la ciudad, e inspeccionar a todos los buques que entraran o salieran, controlando los permisos de navegación.

Durante los siglos XVI y XVII, debido a las severas restricciones del monopolio comercial impuesto por la casa reinante en España –los Austrias– se produjo un incremento del contrabando. Entonces los "Capitanes de Puerto" vieron aumentadas sus atribuciones pues no sólo debían reprimir el comercio ilícito, sino también prevenir y contrarrestar las apetencias expansionistas de aquellas otras potencias del mar que incitaban movimientos independentistas entre los criollos. El título de "Capitán del Puerto de Buenos Aires" se otorgaba a viejos hombres de armas de la Armada Española.

La Prefectura de principios del siglo XIX debió además participar en la gesta de la emancipación al tiempo que ejercía la policía de navegación. Nombres como el de Martín Jacobo Thompson, Primer Capitán de Puerto criollo, Matías de Irigoyen, Juan Bautista Azopardo, Tomás Espora y otros jalonan aquel momento histórico.

La naturaleza típicamente policial de la Prefectura Naval ha sido considerada en el pasado como fundamento para determinar su debido enclave administrativo: en 1900 pasó a depender del entonces Ministerio de Hacienda, bajo el nombre de Prefectura General de Puertos y Resguardos, reingresando en 1904 al departamento de Marina. En 1951, la Ley 14.071 dispuso su dependencia del Ministerio del Interior. En 1955 volvió a depender de la Marina, pero el Decreto nº 3399/84 ha determinado que la Prefectura dependa directamente y en plenitud del Ministerio de Defensa.

La Prefectura cumple funciones diversas, todas relativas a la navegación, haciendo cumplir las leyes que la rigen; dicta las Ordenanzas Marítimas; lleva el Registro Nacional del Personal de la Navegación; inspecciona las medidas de seguridad de los buques; dirige el servicio de radiocomunicaciones para la seguridad de la navegación, así como es la autoridad de aplicación de los convenios internacionales sobre seguridad, de los bienes y de la vida humana en el mar.

La Prefectura Naval Argentina tuvo destacada actuación durante la guerra en el Atlántico Sur. Recibió la orden de la Armada Argentina –ya que entonces dependía de ésta– de enviar a Malvinas dos de sus guardacostas y aviones. El 22 de mayo, en circunstancias en que el Guardacostas "GC-83 Río Iguazú" navegaba hacia Puerto Darwin (ver fascículo 25) fue atacado por aviones ingleses. En la lucha que se entabló pereció el cabo segundo Omar Benítez y resultaron heridos un oficial y dos suboficiales, todos de la PNA. Bajo el fuego que caía sobre el Guardacostas, el cabo segundo José Raúl Ibáñez empuñó la ametralladora cal. 12,7 –única arma disponible– que dejara el cabo Benítez y atacó al enemigo. Con su acción logró abatir un avión Sea Harrier.



En la ilustración, el cabo 2º Omar Benítez, tripulante del GC-83 "Río Iguazú" de la PNA.

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Contenido de este volumen

Título	Pág.

Erratas

Fascículo 25

Pág. 400: Donde dice: "En la guerra contra el Imperio del Brasil, la Artillería se destacó al mando del Coronel Bartolomé Mitre y el General Ricchieri", debe decir: "...se destacó al mando del Coronel Tomás de Iriarte según el parte de Ituzaingó. También pertenecieron a esta arma figuras como el Coronel Chilavert, el General Bartolomé Mitre y el General Ricchieri."

Fascículo 11

Pág. 172: El texto de la columna de la derecha se inserta íntegramente entre la 15° y la 16° líneas de la columna de la izquierda, quedando completa la nota que, al parecer, se veía trunca.

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Fotocomposición: Photo Lettering S.A., Combate de los Pozos 465/467 y Fotocomposición Everest, Moreno 1287 1º piso, Capital Federal.
Impreso en los Talleres Gráficos de Sebastián de Amorrortu e Hijos S.A., Esteban De Luca 2241, Buenos Aires, en 1987
Distribución en Capital Federal: J. Vidal e H., Carlos Pellegrini 739, 1er piso, oficina 4, tel. 393-5719 y 392-8020.
Distribución en el interior: SADYE, Avenida Belgrano 355, 9º piso, tel. 30-1536.
Papel Editomat 100 grs., Fábrica Witcel, Distribuidor Copagra S.A.

Editor: José Juan Fernández Reguera

Jefe de Redacción: Chacho Rodríguez Muñoz

Redacción: Luis Garasino, Jorge Castro, Luis María Maiz, Justo Piernes, Danilo Manzini, Emilio Urruty y Sandra Pien.

Diagramación: Justo Antonio Sanz

Arte: Ramiro Bujeiro, Carlos A. García y Carlos Roume

Cartografía: Alejandro Malofiej Edit. Clío

Fotografía: Marcel Ives Martín
Carlos Vidal

• EDICIONES FERNANDEZ REGUERA, Avda. Ramos Mejía 1680 (CP 1104), 1er Piso, Of. 20 y 22. Sector "E" Buenos Aires. República Argentina. Tel. 313-0397 TLX 9900 PBTH AR

Créditos de las fotografías del Volumen II.

Marcel Ives Martín; Luis Rosendo / Armada Nacional; Fuerza Aérea Argentina; La Nueva Provincia; Ejército Argentino; Ch. Rodríguez Muñoz; Avions Marcel Dassault; Dirección General de Fabricaciones Militares; Comando General de Infantería de Marina; Gendarmería Nacional; Prefectura Naval Argentina; Comando de Aviación Naval FMC Corporation; Arsenal de Puerto Belgrano; Colegio Militar de la Nación; GADA 601; GA 3; Escuela de Infantería; Compañía de Comandos 602; Aníbal Poggi; H.R. Flores / R.I. 25; Pellicari/López; Antonio Falcón; Eduardo Farré; Gustavo D'Antiochia; H. Blanco; Raúl Alfredo Purzel; Carlos Ríes Centeno.